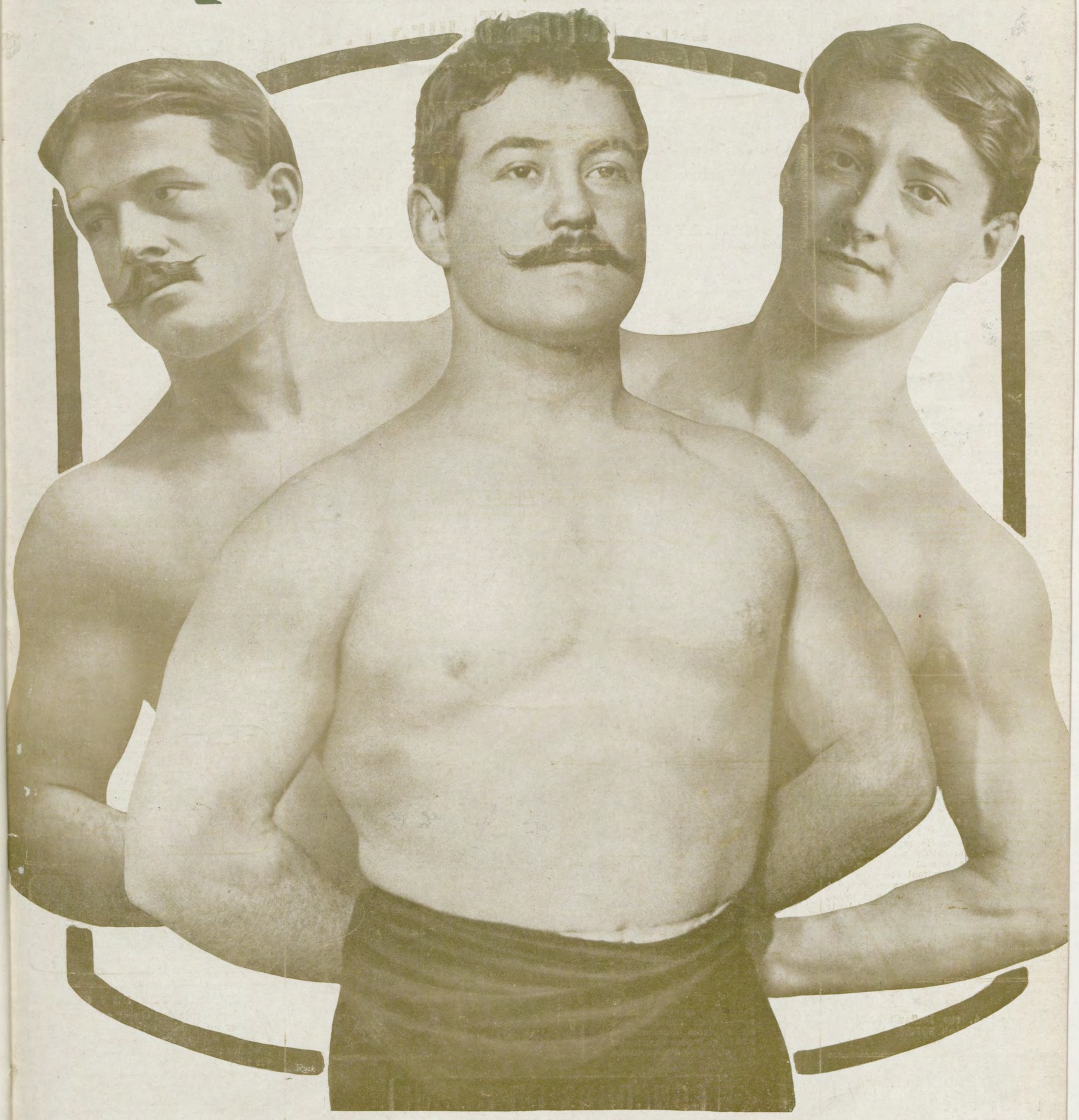
12e Année ø N° 538 — 50 Centimes — 9 Janvier 1909 ø Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR



Le Championnat de France de lutte Amateurs

Organisé par la *VIE AU GRAND AIR*

Trois favoris du Championnat. De gauche à droite : Schmid, poids moyen ; Ed. Nytram, poids lourd ; Davis, poids léger.

(Voir page 24.)

Publications Pierre LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: ÉDITIONS D'ART
90, aven. des Champs-Elysées, et 9, aven. de l'Opéra

Abonnements :
Paris et départements . . . . . 24 franc
Etranger . . . . . 28 franc
Changement d'adresse : 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

HERNIE

SEUL LE **BANDAGE CLAVERIE**

PNEUMATIQUE, IMPERMÉABLE ET SANS RESSORT

PROCURE UN SOULAGEMENT ***IMMÉDIAT*** *ET UNE CONTENTION* ***ABSOLUE***

BROCHURE FRANCO
A. CLAVERIE
234, Faubourg Saint-Martin, PARIS

A LA CORBEILLE FLEURIE

BRISE EMBAUMÉE VIOLETTE

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME

PARIS

HALTÈRES AUTOMATIQUES P. M.

à chargement progressif

Permettant d'obtenir

42 POIDS DIFFERENTS

AVEC **UNE SEULE PAIRE**

PELLETIER ø 11, Rue Le Peletier ø PARIS

LA SEULE PLAQUE

donnant la Photographie directe de tous sujets avec leurs COULEURS est la

Plaque "AUTOCHROME"

EN VENTE PARTOUT

PROCÉDÉ
A. & E. LUMIÈRE
Breveté
dans tous pays

Nouveau Papier "CELLO" Noircissement direct, par virage au platine

Nouvelle Plaque *ÉTIQUETTE "VIOLETTE"* Dépassant en sensibilité toutes les Emulsions antérieures

L'Agenda LUMIÈRE 1908, format de poche (plus de 400 pages) se trouve partout : **UN franc**

LITTÉRATURE FRANCO SUR DEMANDE

La voiture de ville la plus agréable est le

Petit Landaulet

Vinot Deguingand

12/16 HP. 4 cyl.
29 Quai National Puteaux.

'PRENEZ GARDE, Madame

ous commencez à grossir, et grossir, c'est leillir. Prenez donc tous les jours deux ragées de **THYROÏDINE BOUTY,** *et votre taille estera ou redeviendra svelte. — Le flacon de dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE** Rue de Châteaudun. Paris, contre mandat-poste de **10f.** RAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN. — Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.* —

MAISON DE CONFIANCE. (6me année).
ÉTUDIANT ET TRAITANT LES AFFAIRES

PRETS *le jour même sur toutes GARANTIES* s. Successions ouvtes, Nues-Prop., Usuf., Titres incessibles, Alimentaires, Biens indivis, Hypothèques.

Aucuns frais d'avance ni pour renseignement ni pour voyage ou expertise. **DENY,** 5, Cité Bergère. Paris.

NOUVEAU BANDAGE
Accepté à la Société de Chirurgie de Paris.

BREVTÉS S.G.D.G.

Le *seul* recommandé par tous les médecins et chirurgiens. Cet appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le corps, supprime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse*. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante, il fait disparaître la hernie et mène à la guérison. Méfiez-vous des contrefaçons et n'achetez pas de bandage sans vous en faire *garantir la contention*. Envoi du catalogue. **MEYRIGNAC,** fabricant, **229,** Rue Saint-Honoré, Paris.

La Bourse des Sports

ASSURANCES SPORTIVES

Les Assurances spéciales, 20, rue Taitbout, Paris. Téléphone 288-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien te, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la con-ctent pleine et entière garantie, doit être fai'e ec beaucoup de soi s, et demande le concours de cialistes rompus à la confection des contrats qui stituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de che-ux et voitures, ou d'assurances individuelles, la ice souscrite ne vaut que par les clauses y ins-es, clauses qui varient à l'infini, suivant les cas.

Les **Assurances spéciales,** 20, rue Taitbout, à is, se chargent de toutes les assurances en gé-al et tout particulièrement des assurances spor-es, pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assu-de ne pas payer des primes exagérées feront ic bien de s'adresser aux **Assurances spéciales,** , **rue Taitbout,** Paris, qui leur donneront toute s'faction.

Sur demandes, les **Assurances spéciales** en-ent verbalement toutes explications uti'es.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner 83-41.

Automobile

arage central, 4, rue Buffault (faubourg Montmartre). Téléph. 307-52.

ITURE DE PROMENADE

DUPONT

Rue Hautefeuille, 10

PARIS (VIe)

Téléphone 818-67

voi Franco du Catalogue

AUCUNE SUCCURSALE

VIN TONIQUE & HYGIÉNIQUE

BYRRH

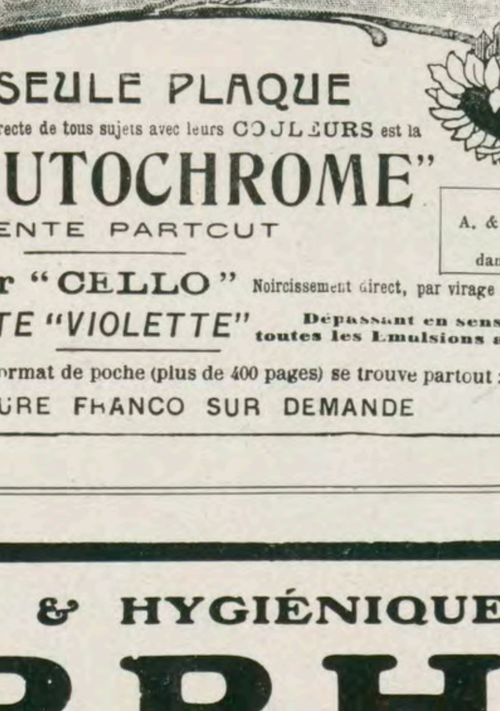
Fait avec des vins vieux exceptionnellement généreux mis au contact du quinquina et de substances amères et bienfaisantes, le BYRRH possède un arôme agréable et de précieuses qualités cordiales pour lesquelles il est plus particulièrement

RECOMMANDÉ

AUX FAMILLES

Le BYRRH se consomme à toute heure, soit pur, à la dose d'un verre à Bordeaux, soit dans un grand verre, étendu d'eau ordinaire ou d'eau de Seltz. Il devient alors une délicieuse et rafraîchissante boisson, sans perdre aucune de ses qualités bienfaisantes

Servi dans tous les établissements de consommation en bouteille d'origine, le BYRRH se trouve dans toutes les maisons d'alimentation



CONCOURS DU BYRRH

— VOIR NOTRE NUMÉRO DU 6 MARS 1908 —

Ruckphot, Paris

---

50 Ans de Succès

LINIMENT GÉNEAU

Plus de FEU — Plus de TARES

MARQUE DE FABRIQUE

Seul TOPIQUE remplaçant le ***FEU*** sans douleur ni chute du poil. Guerison rapide et sûre des ***Boiteries, Molettes***, Ecarts, ***Foulures***, Tumeurs, Engorgements des jambes, ***Suros***, Eparvins, etc.

DÉPÔT : 165, Rue St-Honoré, Paris et dans les Princip. Pharmacies

---

SYSTEME ANGLAIS DE CULTURE PHYSIQUE

Mon système est différent de tous les autres. Je vous entraîne individuellement par correspondance, et vous garantis la Santé et la Force. Des médailles de prix seront distribuées à mes élèves. Broch. explic. envoyée franco. Ecrire: professeur J. RUMSBY 41, rue Claude-Bernard, Paris

---

CHEMIN DE FER DE L'OUEST

La Compagnie de l'Ouest a l'honneur de rappeler au public qu'elle a fait publier 2 séries composées chacune de 8 cartes postales illustrées reproduisant en couleurs ses plus jolies affiches.

1re série. — Affiches du service de Paris à Londres. — 2e série. — Affiches des excursions en Normandie et en Bretagne.

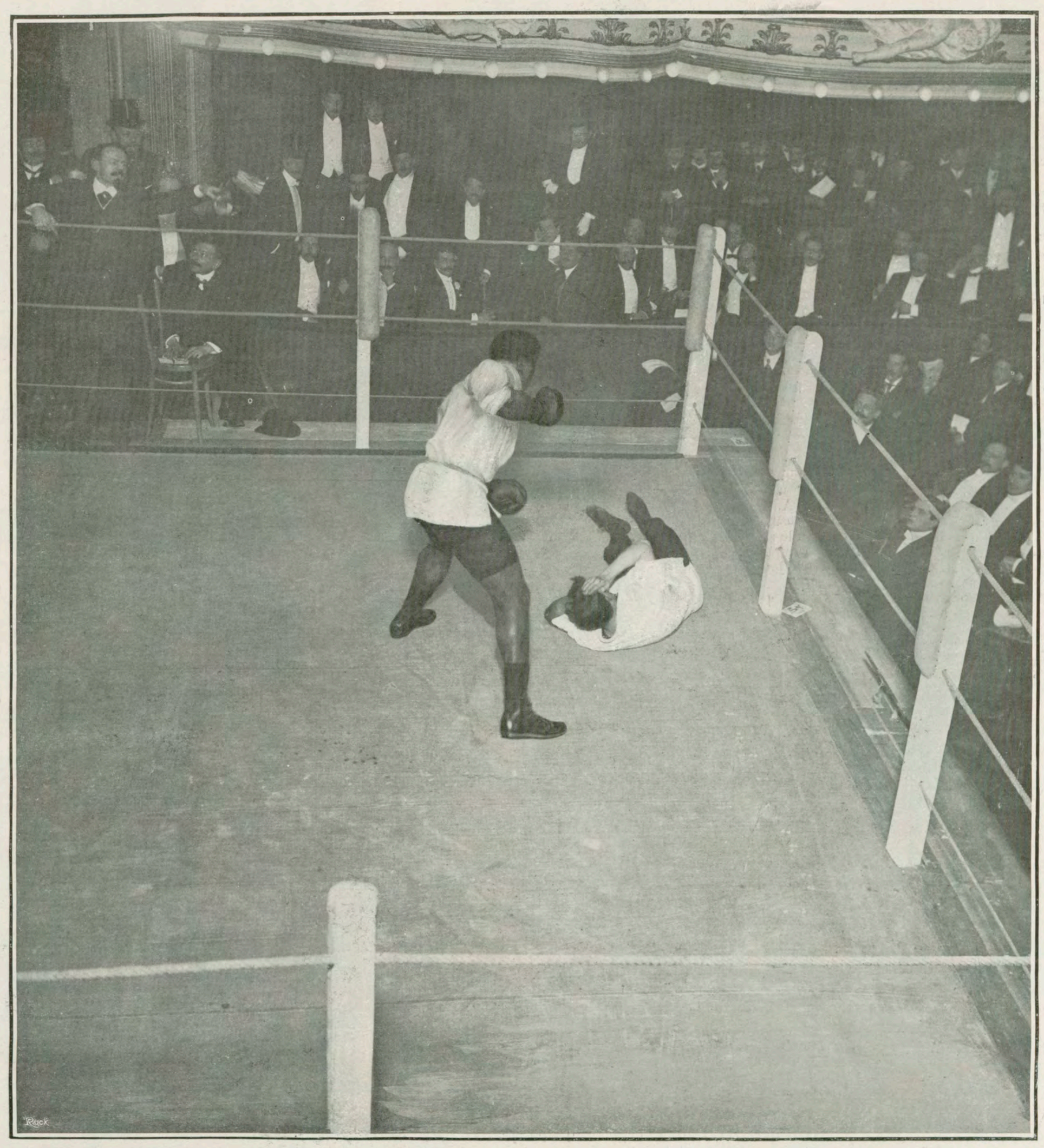
Ces deux séries sont mises en vente séparément dans les bibliothèques des gares du réseau de l'Ouest ou adressées franco à domicile contre l'envoi de leur valeur (0 fr. 40 chaque série)

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements — 24 fr.
Etranger — 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

9 Janvier 1909 — N° 538
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : H GUET-MINART & Cie. 11, boul-v. des Ita'iens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne — 2 fr.
La page — 600 fr.
Encartage — 750 fr.



LE MATCH DE BOXE ANGLAISE CONTRE JIU-JITSU : SAM MAC VEA CONTRE TANO MATSUDA

Vraiment, le jiu-jitsu, qui ne faisait plus parler de lui depuis quelque temps, a eu une mauvaise inspiration en voulant redevenir d'actualité. Après la défaite écrasante (c'est le mot) de Ré-Nié par Padoubny, qui employait la lutte libre, Sam Mac Vea, en boxe anglaise, vient d'infliger une aussi cuisante correction au jiu-jitsuan Matsuda. Celui-ci a été étendu à terre par le Californien, en moins de quatorze secondes. Aussi bien, ces rencontres ne sont pas plus sportives que celles qui mettraient aux prises un rameur et un escrimeur ou un coureur à pied et un joueur de billard.

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays.
Published on january 9th 1909. Privilege of Copyright in the United States reserved under the Act approved march 3rd 1905, by Pierre Lafitte et Cie.

L'INITIATION AUTOMOBILE [1]

Par H. PETIT

IV. — LE MOTEUR : LE CYCLE A QUATRE TEMPS

Comment fonctionne un moteur à quatre temps — Les différentes fonctions d'un moteur

Le moteur à explosions le plus rudimentaire, se compose d'un cylindre, dans lequel se meut un piston. A ce piston est articulée une bielle, qui transmet à un volant les mouvements alternatifs qu'elle reçoit du piston. Le volant, que sa masse considérable oblige à tourner toujours dans le même sens, transforme ce mouvement en un mouvement de rotation continu.

Le cylindre est percé de deux ouvertures, A et B, qui sont obturées au moment voulu par deux clapets.

Supposons que le piston se meuve dans le cylindre, sans laisser échapper de gaz entre les parois de ce dernier et lui-même.

Etudions ce qui se passe à l'intérieur du cylindre, pendant une période complète de phénomènes, un cycle, selon le mot consacré. Le piston est en haut de sa course, et réduit à très peu l'espace du cylindre. Faisons tourner le volant : le piston va descendre, faisant le vide au-dessus de lui.

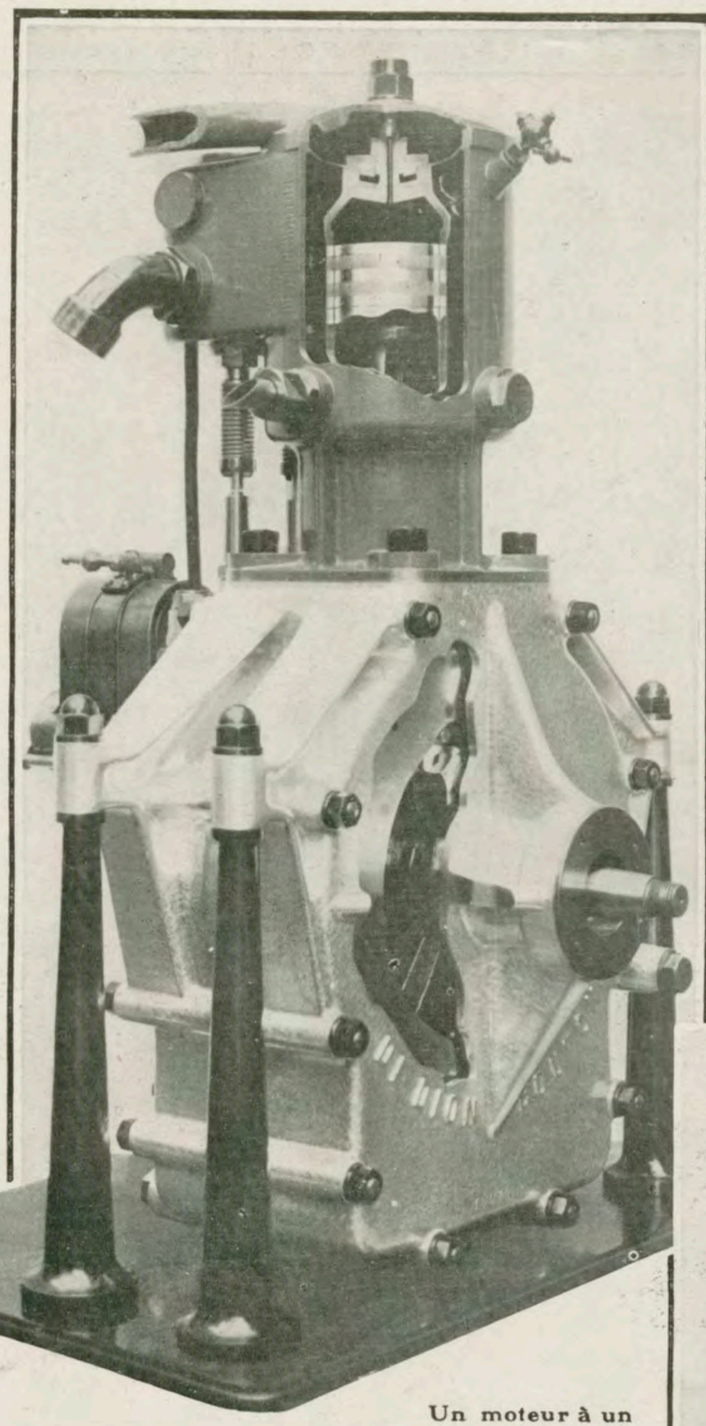
L'orifice B est fermé, n'en parlons pas. Ouvrons au contraire l'orifice A, préalablement mis en communication avec un réservoir rempli de mélange explosif gazeux.

Ce mélange va se précipiter dans le vide laissé derrière le piston et le combler, et ceci, jusqu'à ce que le maneton D de la bielle soit arrivé au point marqué PMI (point mort inférieur). C'est là l'aspiration.

2° Fermons maintenant l'orifice A, et ne touchons toujours pas à B, qui est fermé.

Le volant continuant sa rotation, le piston va remonter dans le cylindre et comprimer fortement le gaz qui y est contenu, jusqu'à ce qu'il soit entièrement logé dans l' « espace nuisible » ménagé au-dessus du piston. — Nous venons de faire ainsi la compression.

Supposons maintenant que nous mettions le feu à ce mélange, par exemple, au moyen d'une étincelle électrique, jaillissant au moment voulu, au sein de la masse gazeuse. Que va-t-il se passer ?



Un moteur à un cylindre.

Le cylindre est coupé. On aperçoit le piston et les segments.

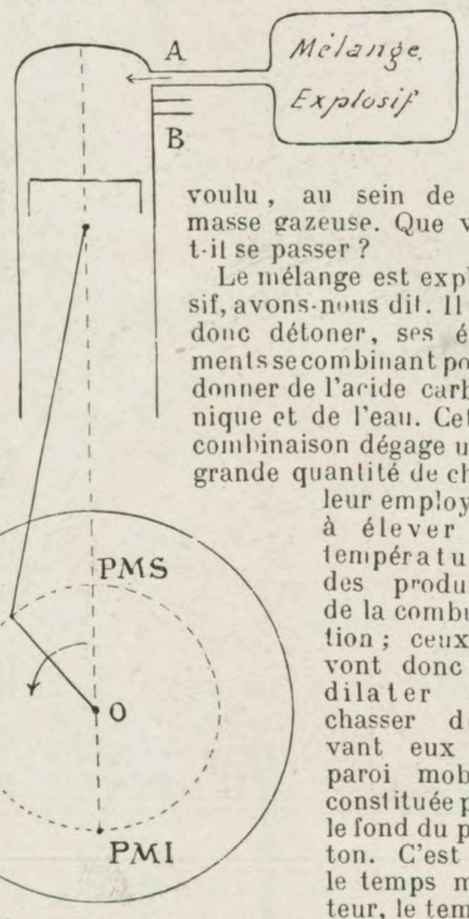


Schéma d'un moteur au premier temps. — Aspiration.

La soupape A est ouverte : le piston en descendant aspire le mélange explosif.

Le mélange est explosif, avons-nous dit. Il va donc détoner, ses éléments se combinant pour donner de l'acide carbonique et de l'eau. Cette combinaison dégage une grande quantité de chaleur employée à élever la température des produits de la combustion ; ceux-ci vont donc se dilater et chasser devant eux la paroi mobile constituée par le fond du piston. C'est là le temps moteur, le temps du travail.

Le piston arrive pour la deuxième fois au PMI. A ce moment, ouvrons l'orifice B, qui communique avec l'atmosphère. Les gaz brûlés, qui ont encore une tension considérable, vont s'échapper par la porte qui leur est ouverte, d'autant plus vite que le piston, qui remonte, les pousse devant lui. C'est l'échappement.

Nous voilà donc revenus à notre point de départ. Le volant a fait deux tours complets, le piston quatre allées et venues dans le cylindre. C'est pourquoi le cycle que nous venons de décrire est dit cycle à quatre temps.

Nous voyons que, sur ces quatre temps, un seul est moteur : c'est-à-dire que, pendant le temps du travail seulement, c'est le piston qui fait mouvoir le volant. Pendant l'aspiration, la compression, l'échappement, c'est au contraire le volant qui pousse le piston.

C'est du moins ainsi que les choses se passeraient si l'équipage piston bielle était infiniment léger. Sa masse apporte des perturbations à ces conclusions, par suite de l'intervention des forces d'inertie. Nous y reviendrons en temps et lieu.

Enumération rapide des organes qui concourent à les assurer

Les fonctions et les organes d'un moteur

Quelles vont être, d'après ce que nous savons déjà, les diverses fonctions du moteur ; par quels organes ces fonctions vont-elles être assurées ?

Les Fonctions. — Le moteur aspire le mélange explosif, en l'espèce l'air carburé. Il faudra donc que l'air atmosphérique puisse s'imprégner de vapeur d'essence; première fonction : la carburation.

Les orifices d'aspiration et d'échappement s'ouvrent et se ferment en temps voulu, obturés par des clapets commandés mécaniquement ou non : on a donné le nom de distribution à l'ensemble de ces mouvements, dont les lois sont loin d'être aussi simples que nous l'avons laissé entrevoir.

Au troisième temps, une étincelle est venue enflammer le mélange. Troisième

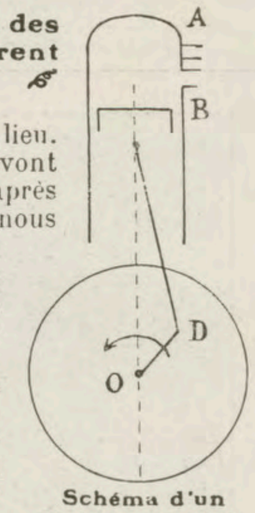
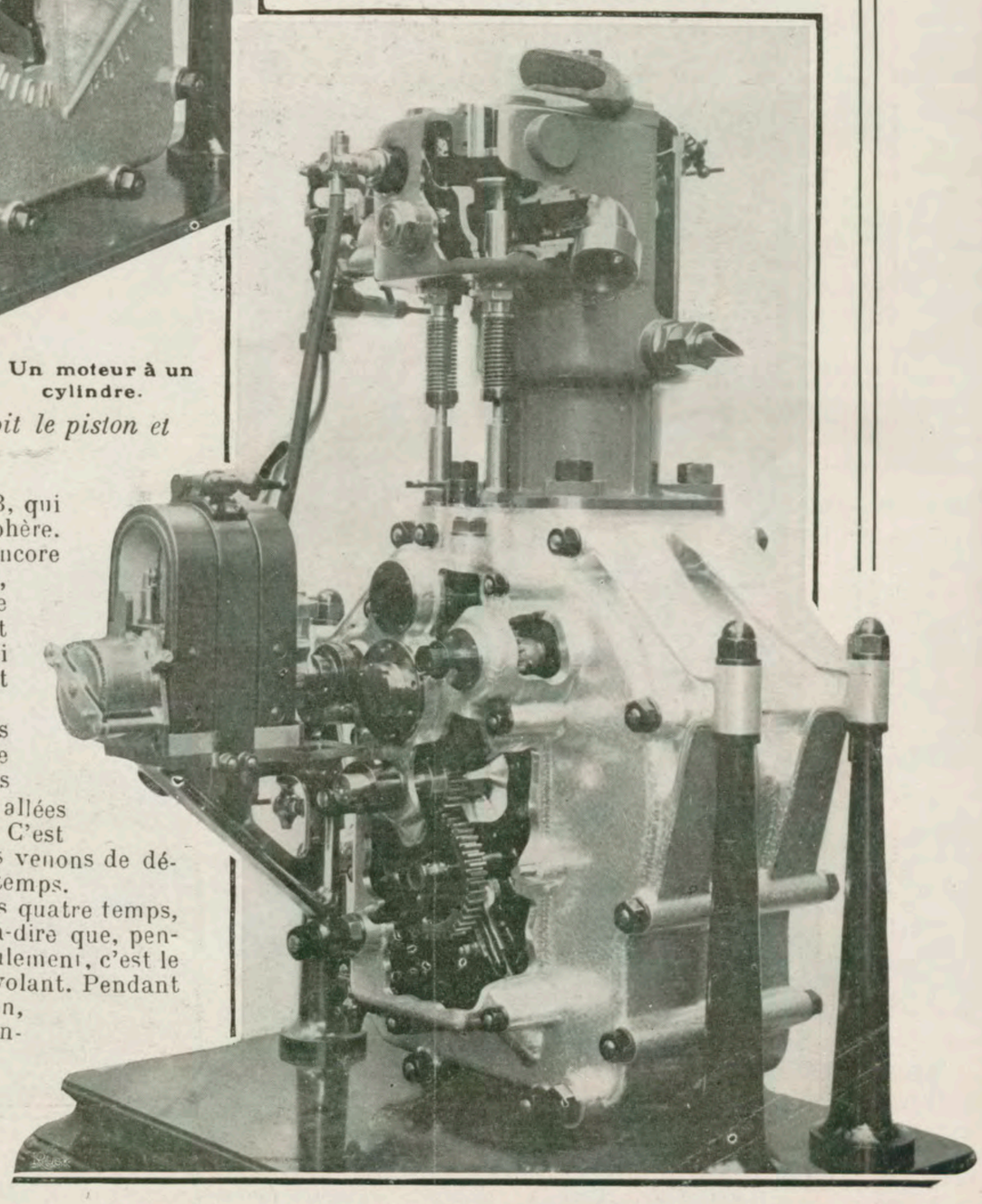


Schéma d'un moteur au quatrième temps. — Echappement.

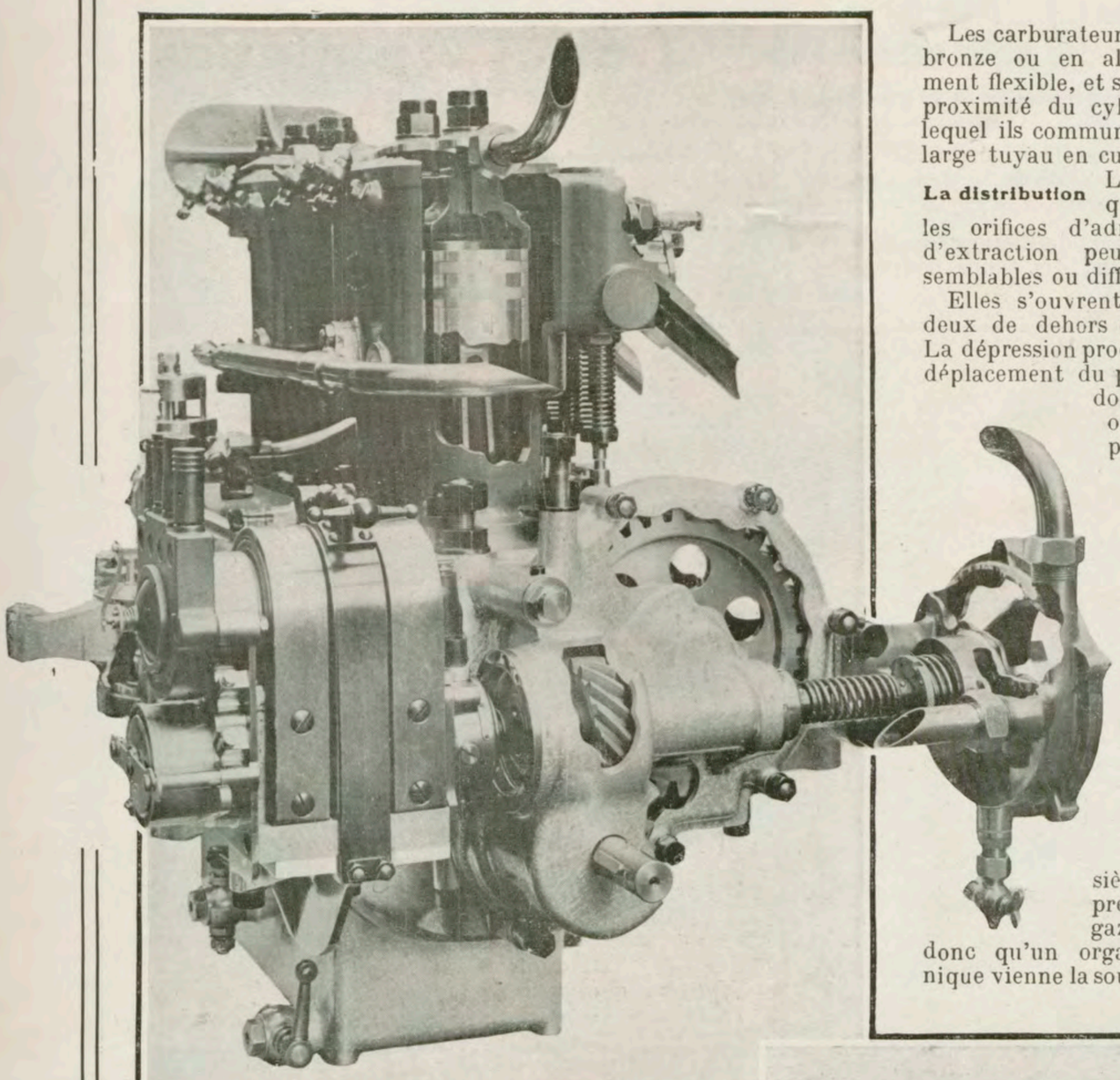
La soupape B est ouverte : le piston, en remontant expulse les gaz brûlés.



Autre aspect du moteur monocylindrique.

On voit ici la place de la magnéto et de la pompe.

(1) Voir les nos 528, 535 et 536.



Un moteur à deux cylindres.

Là aussi, l'un des cylindres est ouvert, laissant voir le piston.

fonction du moteur : allumage. Le piston se déplaçant dans le cylindre, la bielle oscillant sur son pied, l'axe du volant glissant dans ses coussinets, exigent d'être lubréfiés sous peine de « gripper » à bref délai. Quatrième fonction : le graissage.

Enfin, quand au troisième temps, les gaz se sont enflammés et détendus dans le cylindre, ils sont restés en contact avec ses parois et leur ont cédé nombre de calories. La température du cylindre et du piston va donc augmenter, et dès qu'elle atteindra 300 ou 350°, l'huile va se décomposer et tout graissage sera de ce chef supprimé. Il faut donc de toute nécessité, refroidir le cylindre, d'où la cinquième et dernière fonction : le refroidissement.

Les Organes. — La fonction crée l'organe, a dit Darwin : il ne pensait vraisemblablement pas au moteur d'automobile, en prononçant cette phrase célèbre. Nous allons néanmoins en faire l'application immédiate au cas qui nous occupe.

La carburation La carburation a lieu par le passage de l'air dans une enceinte, contenant de l'essence en fines gouttelettes. L'organe qui assure cette fonction s'appelle un carburateur. Il comportra en principe, un orifice d'amenée d'air, un orifice d'amenée d'essence, et une chambre de carburation où se produit le mélange. Pour que ce mélange se fasse dans de bonnes conditions, il est indispensable que l'afflux d'essence soit très régulier. Aussi, le carburateur comporte-t-il en plus un récipient, contenant l'essence destinée à alimenter le gicleur, récipient où, par un dispositif spécial, l'essence conserve toujours le même niveau.

Les carburateurs se font en bronze ou en alliage aisément flexible, et se placent à proximité du cylindre avec lequel ils communiquent par large tuyau en cuivre rouge.

La distribution Les soupapes qui ferment les orifices d'admission et d'extraction peuvent être semblables ou différentes.

Elles s'ouvrent toutes les deux de dehors en dedans. La dépression produite par le déplacement du piston peut donc suffire à ouvrir la soupape d'admission. Dans ce cas, elle est dite automatique. Quand la soupape d'échappement doit s'ouvrir, elle est, au contraire, fortement appliquée sur son siège par la pression des gaz. Il faut donc qu'un organe mécanique vienne la soulever.

Les tiges métalliques qui viennent soulever les soupapes s'appellent « poussoirs » et sont, elles-mêmes, déplacées par des cames portées par un arbre dit arbre à cames, ou arbre de distribution. Cet arbre est commandé par des engrenages qui le relient au moteur. Il est, en général, enfermé dans le carter du moteur. Dans un moteur monocylindrique. il est d'ailleurs extrêmement court et se réduit le plus souvent à la came elle-même.

L'allumage Le courant électrique nécessaire à l'allumage est fourni soit par des piles ou accumulateurs, soit par une magnéto mue par le moteur.

Si l'étincelle jaillit entre deux pièces fixes, l'allumage est dit à haute tension : dans ce cas, un transformateur (bobine) est nécessaire, pour transformer le courant de faible tension et de grande intensité fourni par la magnéto ou les accumulateurs en courant à haute tension et faible intensité. L'organe où se produit l'étincelle dans le cylindre, se nomme bougie.

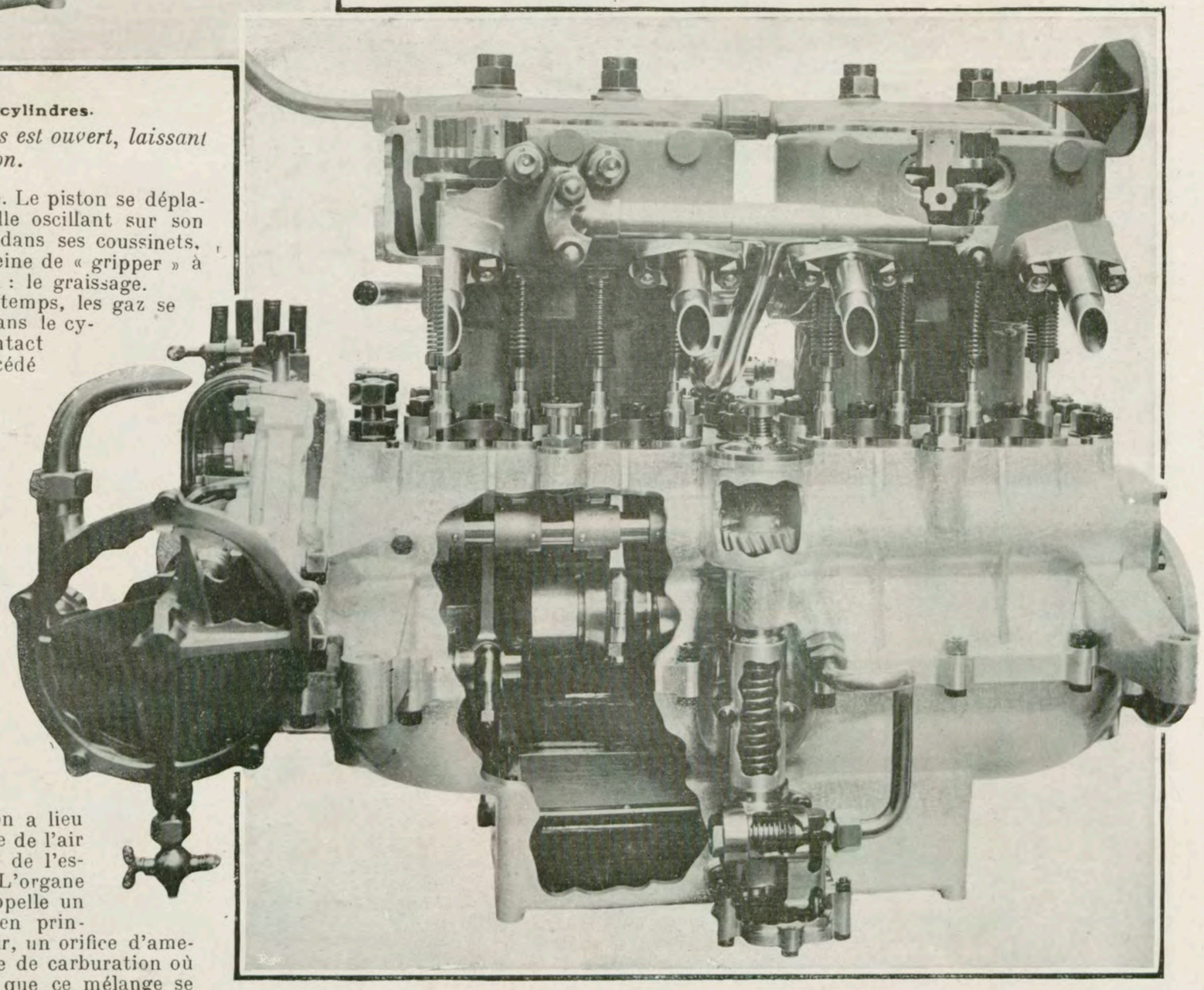
Si, au contraire, l'étincelle jaillit entre une pièce fixe (tampon ou allumeur) et une palette mobile, le courant nécessaire est de tension peu élevée : il est, dans ce cas, toujours fourni par une magnéto : allumage à basse tension.

Dans le cas de l'allumage à haute tension, par piles ou accumulateurs, le courant primaire est distribué ou rompu par un allumeur commandé par l'arbre de distribution.

Nous étudierons plus en détail ces divers organes, et commencerons la prochaine fois par les plus essentiels, le cylindre et le piston.

(A suivre.) H. Petit.

Les noms cités dans ces articles le sont à titre de renseignements techniques et en dehors de toute publicité.



Un moteur à quatre cylindres.

Une ouverture a été pratiquée dans le carter, permettant d'apercevoir l'arbre vilbrequin sur lequel agissent les bielles reliées à chacune des quatre tiges de piston. Une autre ouverture, dans la culasse du cylindre, laisse voir parfaitement les deux soupapes.

Le Championnat de France de Lutte Amateurs

Organisé par la *Vie au Grand Air*

Plus qu'une séance avant les finales du Championnat de France de lutte amateurs — Elle sera donnée demain, dimanche, 10 janvier, au Gymnase Rosset — — —

Nous sommes entrés maintenant dans la dernière période du Championnat de France de lutte amateurs, organisé par la *Vie au Grand Air*. Nous pouvons dire, sans exagérer, que tous les hommes en présence, à l'heure actuelle, représentent l'élite des lutteurs de France.

Citons les noms des glorieux triomphateurs qui, dans une compétition qui avait réuni plus de 140 lutteurs, ont réussi à vaincre jusqu'ici tous ceux qui leur ont été opposés dans les éliminatoires et les demi-finales.

Ce sont, dans les poids lourds :

Edouard Nytram, 82 kilos (professions libérales), A. Joano, 92 kilos (forts et porteurs), Siobud, 77 kilos (employés), René le Charcutier, 82 kilos (charcutiers), et Ducamp, 84 kilos (mécaniciens).

Il faut y joindre : Louis Lemaire, de Reims, 85 kilos (mécaniciens), Luchézy, d'Arcachon, 81 kilos (mécaniciens), et Marcel Le Vitellion, de Dijon, 97 kilos (employés).

Dans la catégorie des poids moyens :

Vermeiren, 69 kilos (mécaniciens), Schmid, 74 kilos (employés), Ferdinand le Boucher, 74 kil. 500 (bouchers), Marsoin 65 kilos (forts et porteurs), et Hector, 73 kilos (professions libérales).

Plus les provinciaux : H. Grizon, de Reims, 72 kilos (mécaniciens) et Halary, de Reims, 72 kilos (employés).

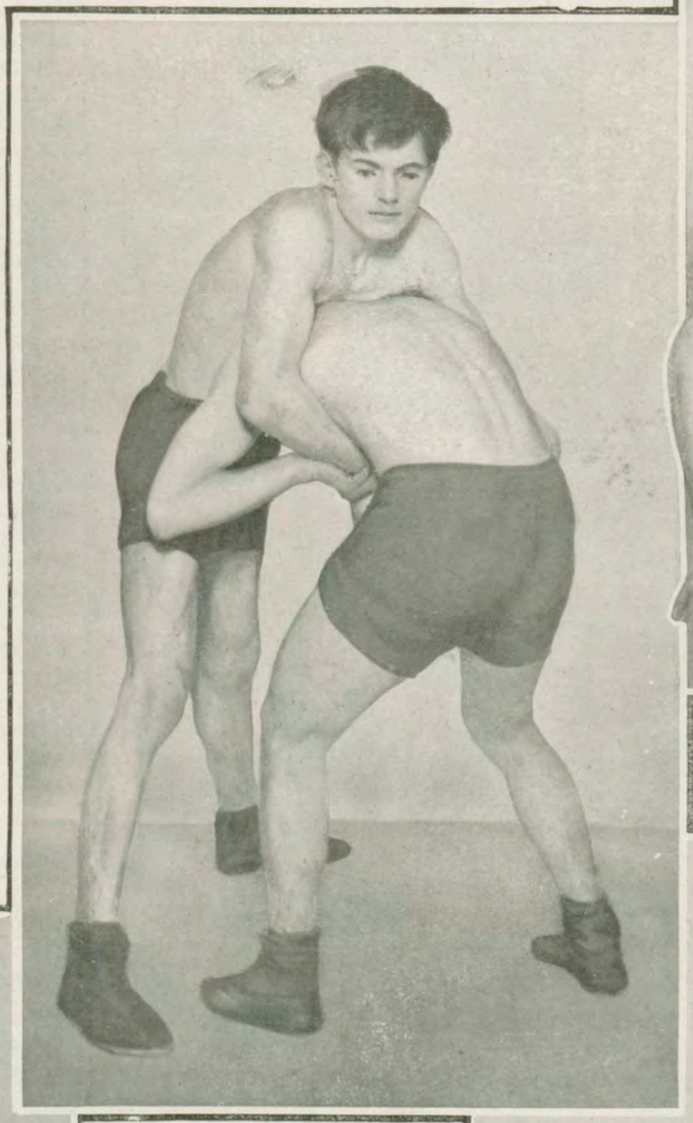
Dans les poids légers, enfin, nous trouvons les excellents petits athlètes :

Davis, 57 kilos (bouchers), Durand, 59 kilos (mécaniciens), Helle, 60 kilos (épiciers), Woiron (employés), Muller, 54 kilos 500 (professions libérales).

Plus les provinciaux : Kessler, de Reims, 59 kilos (épiciers), et Neveu, d'Arcachon, 59 kilos (employés).

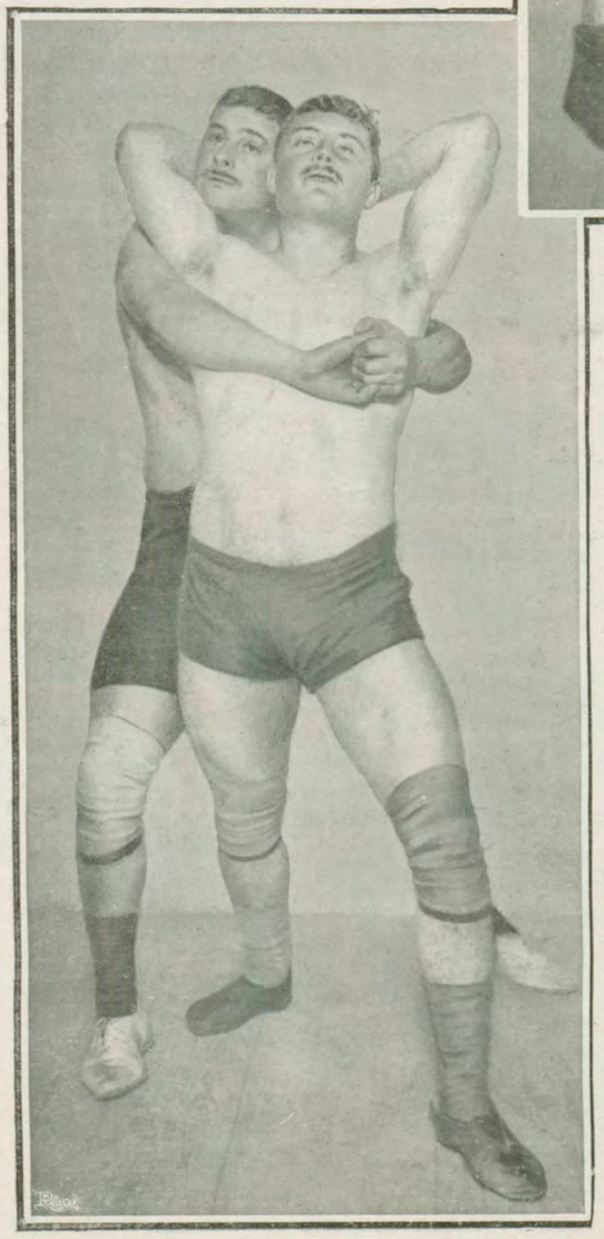
Telle est la pléiade de brillants athlètes en train de se disputer la victoire dans le Championnat de France, que nous avons organisé, athlètes que tous les sportsmen se feront un agréable devoir d'aller applaudir demain soir, dimanche, à 9 heures, au Gymnase Rosset, 7, rue de Ménilmontant. Ce sera la dernière soirée avant celle des finales. Le prix d'entrée est de 0 fr. 50.

J. M.



Nytram et René le Charcutier.

Nytram, vainqueur des professions libérales, et René, vainqueur des charcutiers (poids lourds).



A. Joano et Siobud.

A. Joano, vainqueur des porteurs, et Siobud, vainqueur des employés (poids lourds).

Helle et Durand.

Helle, vainqueur des épiciers, et Durand, vainqueur des mécaniciens (poids légers).

Marsoin et Ferdinand le Boucher.

Marsoin, vainqueur des forts et porteurs, et Ferdinand, vainqueur des bouchers (poids moyens). Ces deux hommes ont déjà lutté deux heures sans se tomber. Ils reprendront leur combat demain soir.

LA FABRICATION D'UN SKI

Le Touring-Club, tout en favorisant le tourisme d'hiver, cherche à créer en France une nouvelle industrie, la fabrication du ski, admirable instrument de tourisme et de sport hivernal

Il est une légende contre laquelle on ne saurait trop s'élever, c'est que le tourisme est impossible et que la montagne est inabordable en hiver. C'est pour combattre ces deux assertions qu'a été créé le Comité de tourisme hivernal du Touring-Club de France et, de même que Diogène prouvait le mouvement en marchant, il va montrer que le tourisme en montagne est non seulement possible, mais encore agréable, en organisant, en pleines Alpes, une première grande semaine d'hiver, du 23 au 30 janvier.

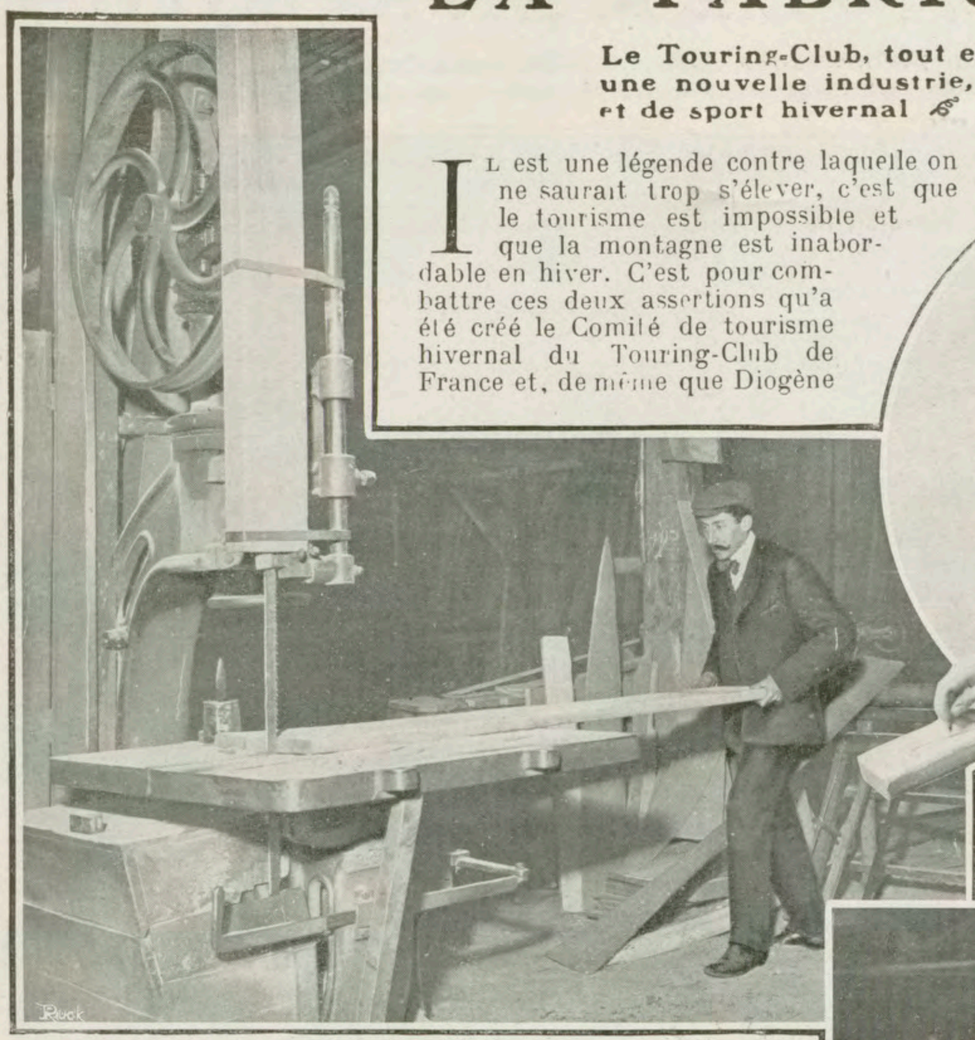
Au lieu d'être, en effet, un obstacle à la vie au grand air, la neige devient un véhicule incomparable. Les routes et chemins, loin d'être infranchissables, sont, au contraire, beaucoup plus accessibles sous leur blanc manteau qu'en tout autre saison. La nature alpestre brille alors d'un éclat incomparable, l'air vif et pur, le soleil radieux et chaud communiquent à l'organisme une somme de bien-être et un désir d'activité dont ne peuvent se douter ceux qui ne les ont pas goûtés.

Successivement, la caravane du T. C. F. visitera Grenoble, le Monestiers-de-Clermont, le massif de la Chartreuse, Albertville, Annecy, Chamonix, Argentières, Servoz, etc. Les excursionnistes parcourront ainsi, dans les meilleures conditions que l'on puisse rêver, ce massif incomparable des Alpes du Dauphiné et de Savoie, en même temps qu'ils assisteront à des exercices démonstratifs et sportifs de skis, de luges, de traîneaux, de bobsleighs et de toboggans.

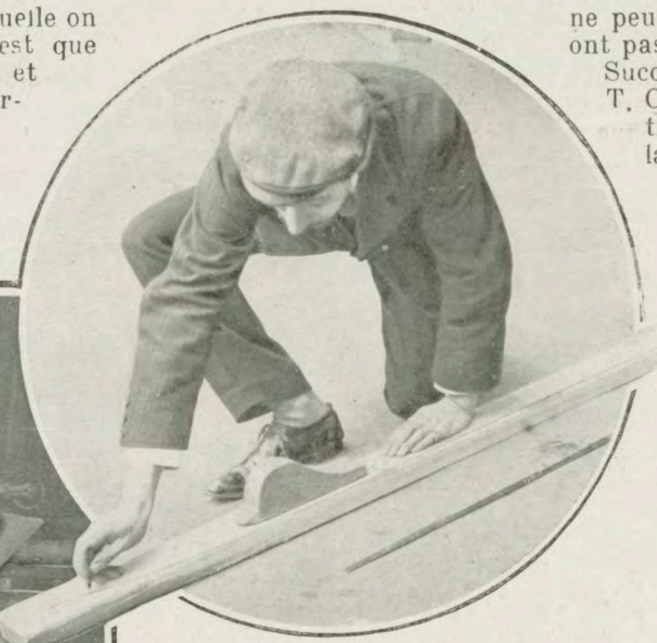
A cette occasion, le Touring-Club organise un concours de fabrication de skis. Nous sommes, en effet, tributaires de la Suisse, et surtout de la Norvège, pour cet admirable engin de tourisme et de sport. Maintenant que l'usage, sous l'impulsion du T. C. F., tend à s'en généraliser, il est urgent de chercher à créer en France cette industrie. Le concours du Touring-Club y aidera singulièrement. Plusieurs concurrents se sont fait inscrire ; la plupart d'entre eux habitent les régions de montagnes : Alpes, Pyrénées, Auvergne. L'un d'eux est aux portes de Paris, ce sont les frères de Coninckx que les lecteurs de la *Vie au Grand Air* connaissent comme architectes navals. Grâce à leur amabilité, nous avons pu prendre, dans leur usine, les photographies ci-contre, qui montrent toutes les phases de la fabrication du ski.

Il n'y a pas de raison pour que nous ne fabriquions pas les skis aussi bien qu'à l'étranger, et ils nous reviendront moins cher. Ainsi les facteurs, les cantonniers, les douaniers, les médecins, les ecclésiastiques, tous ceux que leurs fonctions obligent à de longues courses dans la neige, pourront se procurer en France cet instrument de transport jusqu'ici presque inconnu.

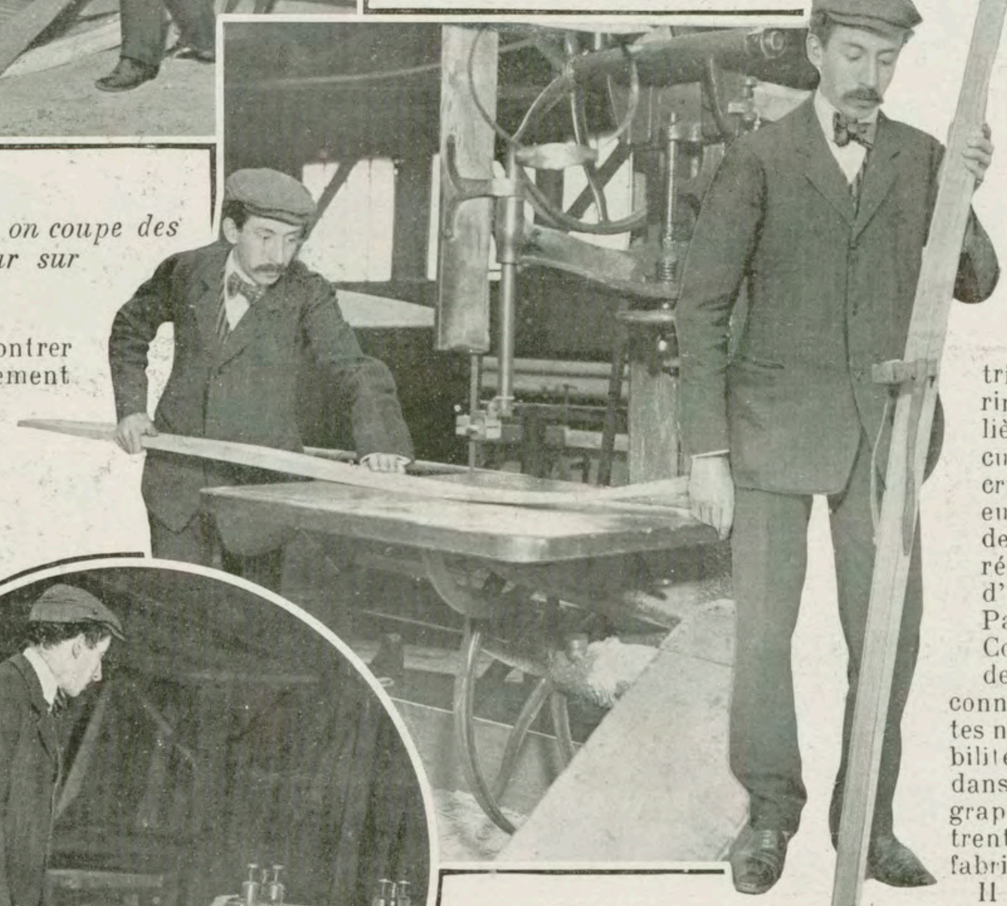
M. V.



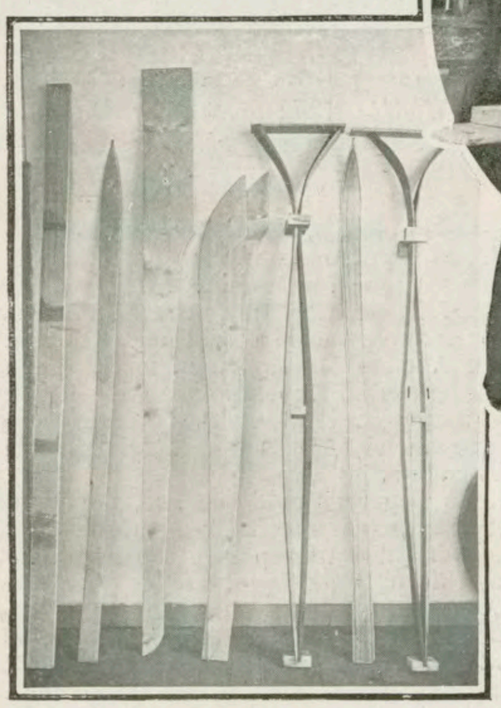
Le débitage du bois.
Dans d'excellent bois de frêne ou d'hickory, on coupe des planches d'environ 30 centimètres de largeur sur 2 m. 15 de longueur.



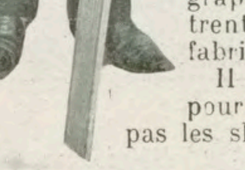
Le façage.
Sur ces planches, à l'aide d'un gabarit, on trace la forme du ski.



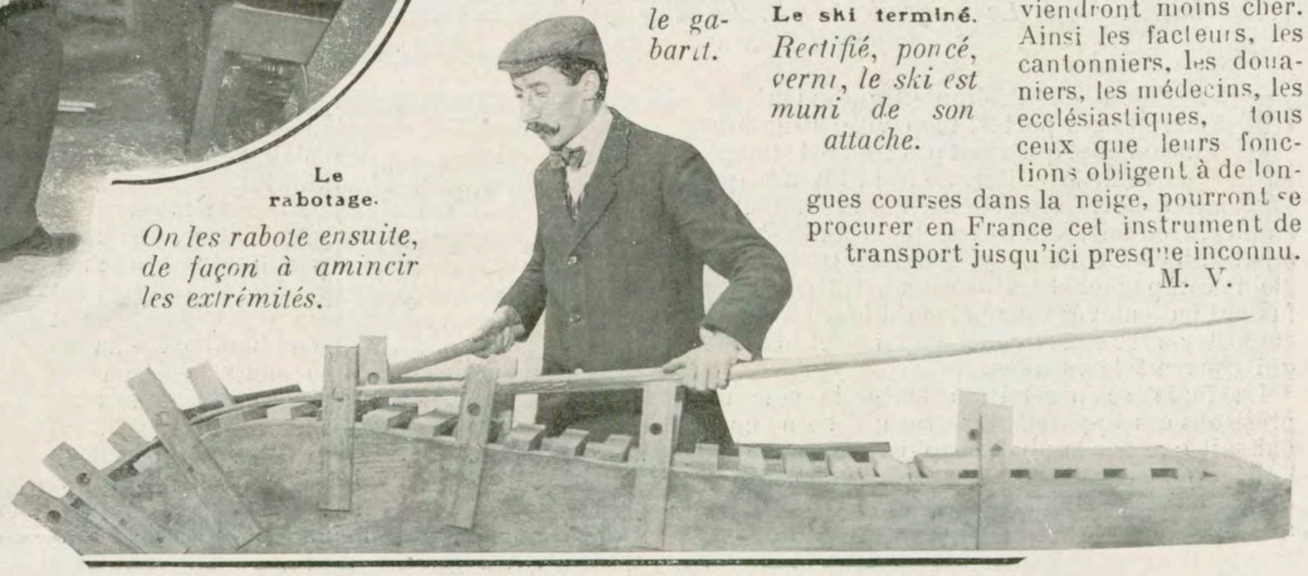
Le sciage.
Elles sont découpées à la scie, en suivant le gabarit.



Le rabotage.
On les rabote ensuite, de façon à amincir les extrémités.



Le ski terminé.
Rectifié, poncé, verni, le ski est muni de son attache.

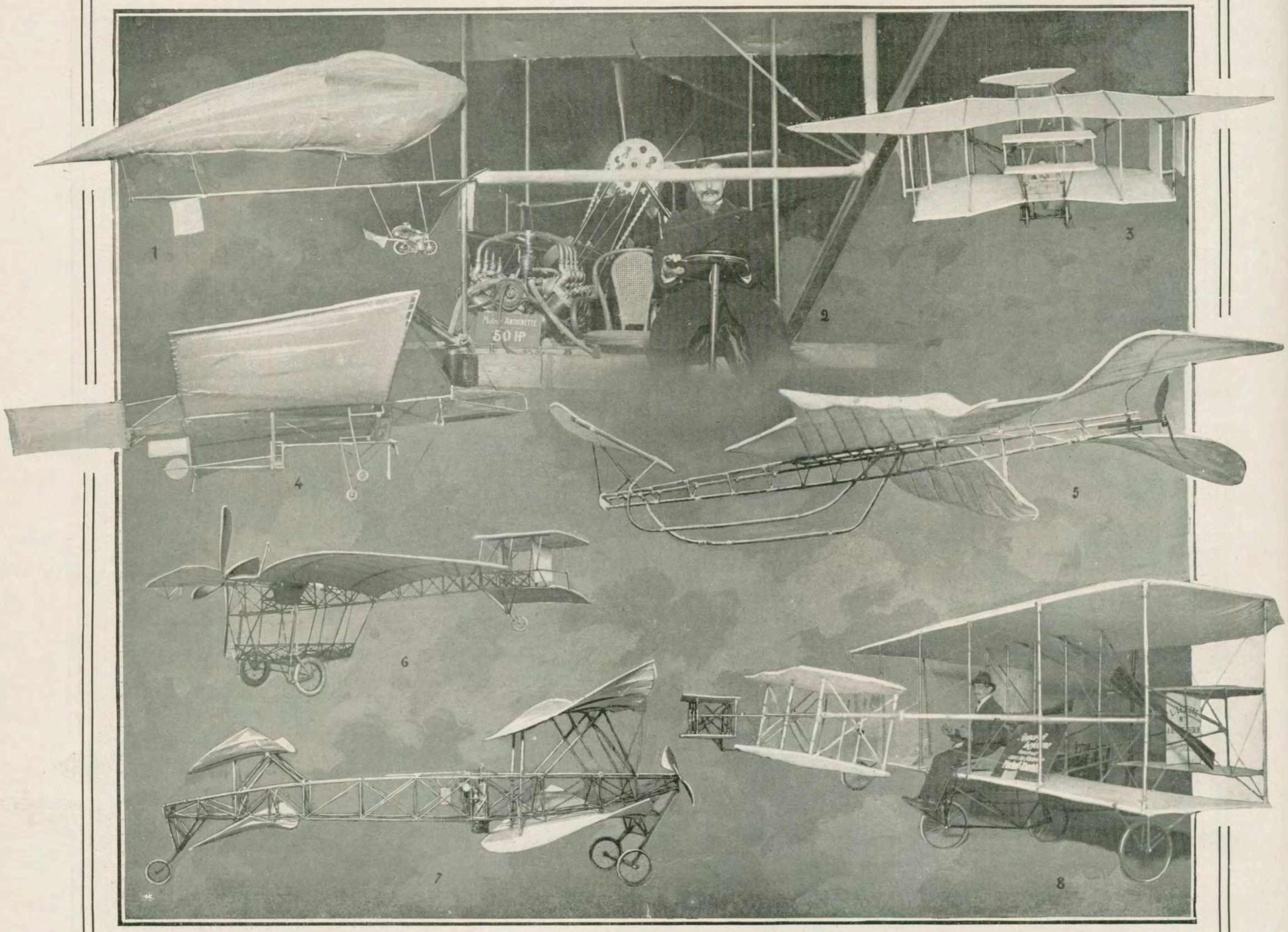


La mise en forme.
Les planchettes, ramollies et chauffées à la vapeur, sont ensuite placées sur des formes, où elles restent plusieurs jours. Elles sont ensuite mises sur une forme de repos.

Du madrier au ski.
On voit ici les étapes successives de la fabrication, depuis le madrier jusqu'au ski.

COMMENT VOLERONS-NOUS

Le Salon de l'Aéronautique a fermé ses portes en plein succès — A côté des aéroplanes ayant fait leurs preuves, on pouvait y voir de nombreux modèles, dont quelques-uns nous réservent peut-être des surprises pour



Quelques modèles grands et petits de machines à voler.

1. Le Cyclo-Ballon. — 2. Blériot au volant de son biplan à quatre places, à direction stabilisatrice. — 3. Modèle A de la Société d'appareils aériens. — 4. Le Nayrolles. — 5. Le Rupalley, système à patins de lancement. — 6. Modèle B, de la Société d'appareils aériens. — 7. Appareil pour vol ondulé. — 8. Le Lejeune-Fischoff, à vendre 5.000 francs, après essais.

Le Salon de l'Aéronautique vient de fermer ses portes, trop vite, au gré de beaucoup, qui n'ont pas trouvé le temps de venir le visiter. Le froid intense, qui s'est mis à sévir en cette dernière semaine de l'année, rendait, d'ailleurs, le Grand Palais inhabitable. La neige y tombait comme en pleine campagne, et les oiseaux artificiels ne se fussent pas enlevés sans peine s'il leur eût fallu emporter avec eux la couche épaisse et blanche qui couvrait leurs ailes.

La foule se pressait, ardente de voir de près tous ces appareils bizarres qu'elle ne connaissait que par la photographie. Au centre de l'allée qui relie la grande nef à la coupole d'Antin s'élevait l'ancêtre, l'*Avion* d'Ader, qui attirait tous les regards. Nous en avons donné une photographie dans notre dernier numéro. On eût dit d'une gigantesque chauve-souris d'un gris jaunâtre, dont les moteurs et leur chaudière constitueraient le corps. En fait, les ailes sont extensibles, comme celles des chei-roptères, et les virages s'obtenaient à l'aide de gauchissement. Quand l'une d'elles se soulevait dans un virage, l'autre s'abaissait d'autant. Ces ailes, en soie, démontables au moyen de boutons, sont montées sur des membranes en bois creux, reliées par des fils d'acier. Les deux hélices sont constituées par quatre branches, ayant l'aspect d'énormes plumes. La tige est en bambou et les barbes en papier de Chine et toile, nervées par un fil en bambou. Chacun des propulseurs est mis en mouvement par un moteur à vapeur de 20 chevaux, avec une seule chaudière. La queue, formant gouvernail, est manœuvrée à l'aide de pédales. L'appareil en entier, en ordre de marche, sans l'aviateur, pesait moins de 500 kilos.

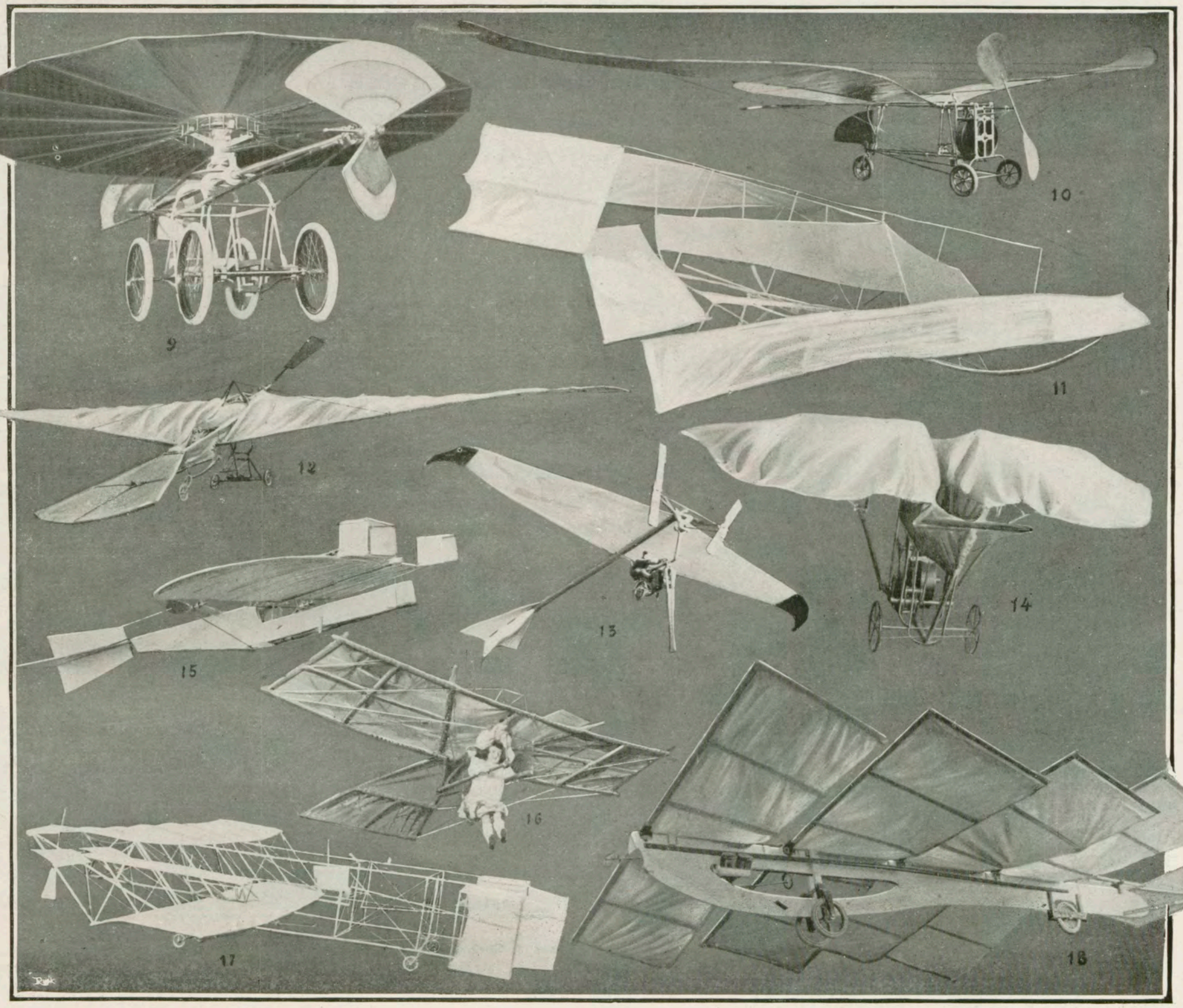
Voilà donc une machine admirable, dont l'invention aurait dû conduire son inventeur à la gloire et à la fortune. Malheureusement, après un essai douteux à Satory, en présence d'une commission militaire, et un autre essai, dans lequel l'*Avion* fit une envolée ininterrompue de 300 mètres, par un temps épouvantable, l'Etat abandonna l'inventeur. Celui-ci brûla tous ses plans, ses modèles. Cela se passait en 1897. C'est ainsi que onze ans furent perdus pour la cause de l'aviation. L'*Avion*, offert aux Arts et Métiers, n'en sortit qu'en 1900, pour figurer à l'Exposition universelle, où il passa inaperçu. Il vient de prendre une première revanche, en présidant au triomphe de ses frères cadets.

Parmi les appareils modernes, ceux qui ont déjà fait leurs preuves sont connus de nos lecteurs. Le Wright était représenté par un modèle construit à Dunkerque, sur les plans de celui d'Auvours.

Les biplans de Delagrange et de Farman, les monoplans d'Esnault-Pelterie et de Blériot figuraient également aux places d'honneur. Planant au-dessus des têtes et semblant un jouet d'enfant, la *Demoiselle* de Santos-Dumont provoquait la stupéfaction de tous. On avait peine à croire qu'un si minuscule appareil,

L'AN QUI VIENT ?

l'année qui vient de commencer ✍ L'ingéniosité des inventeurs s'est donnée libre carrière et, à côté d'élucubrations fantaisistes, on trouve tels types qui méritent d'être retenus ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍



exposés au 1er Salon de l'Aéronautique.

9. Le propulseur Lataste. — 10. Le monoplan à ailes variables. — 11. Le Brochet. — 12. Le Serget. Ce modèle a volé 150 mètres. 13. L'aérocycle Christollet. — 14. L'aérovol Brémond. — 15. Le Brugère. — 16. L'aérovol d'André. — 17. Le biplan Vignetti. — 18. Le monoplan Jourdan.

avec ses ailes qui mesurent à peine 5 mètres d'envergure, ait pu emporter un homme et lui faire accomplir un vol de plus de 500 mètres. Le monoplan Antoinette méritait également d'attirer l'attention, avec sa nacelle fuselée.

La coupole d'Antin abritait deux appareils qui n'ont pas encore fait leurs preuves. L'un est l'hélicoptère-aéroplane de Breguet. C'est une modification du gyroplane du même inventeur dont la *Vie au Grand Air* a publié autrefois des photographies (1). Alors que jadis Breguet-Richet demandaient à quatre hélices le planement de l'appareil, ils ont muni maintenant celui-ci de plans. Les deux hélices propulsives, sont également, en une certaine proportion, sustentatrices.

L'autre appareil est celui de M. Tatin, auquel l'aviation doit tant. C'est la première application des surfaces à concavité supérieure. Cette forme, imitée des ailes du martinet, permet à l'aéroplane de rétablir de lui-même sa stabilité latérale. Il est muni d'un moteur dû M. Clerget, l'ingénieur de Bayard-Clément, à sept cylindres horizontaux, disposés circulairement autour de l'axe.

Outre le monoplan avec lequel il fit le premier et jusqu'ici le seul voyage aérien avec retour au point de départ, de Toury à Artenay et retour, Blériot expose un biplan cellulaire qui ne s'est pas encore élevé. Le hardi aviateur a-t il voulu montrer qu'il n'était pas l'apôtre exclusif du monoplan et qu'il ne se refusait pas à essayer également les modèles des autres écoles ? Toujours est-il que ce nouvel appareil est particulièrement soigné. Il se rapproche un peu du type Wright, avec deux plans sustentateurs, rigides non déformables, de 12 mètres d'envergure et de 2m50 dans le sens antero-postérieur. La surface portante est de 60 mètres carrés. Le gouvernail de direction, placé à l'avant, est formé de trois plans verticaux parallèles. Deux ailerons de 8 mètres carrés de surface sont reliés au bord postérieur des plans sustentateurs. Ils sont combinés de telle sorte que lorsque l'un s'élève, l'autre s'abaisse.

L'appareil est disposé pour enlever quatre personnes, placées deux et deux sur le plan inferieur. Les sièges sont des fauteuils canés en bois courbé. La direction est donnée à l'aide d'un volant et la tige de direction peut s'incliner dans tous les sens, mettant en mouvement ainsi les plans stabilisateurs.

Citons aussi le Lejeune, que son constructeur met en vente à 5.000 francs, payables après les 300 premiers mètres de vol !

Mais, à côté de ces grands oiseaux, qui n'attendent que le moment de prendre leur envolée, il en est une série plus modeste, ce sont les modèles réduits qui remplissaient une des salles de la grande galerie. Il y avait là, à côté d'élucubrations issues de cerveaux fantasques, quelques appareils fort bien étudiés et qui pourront peut-être, si le sort les favorise, nous étonner la saison prochaine

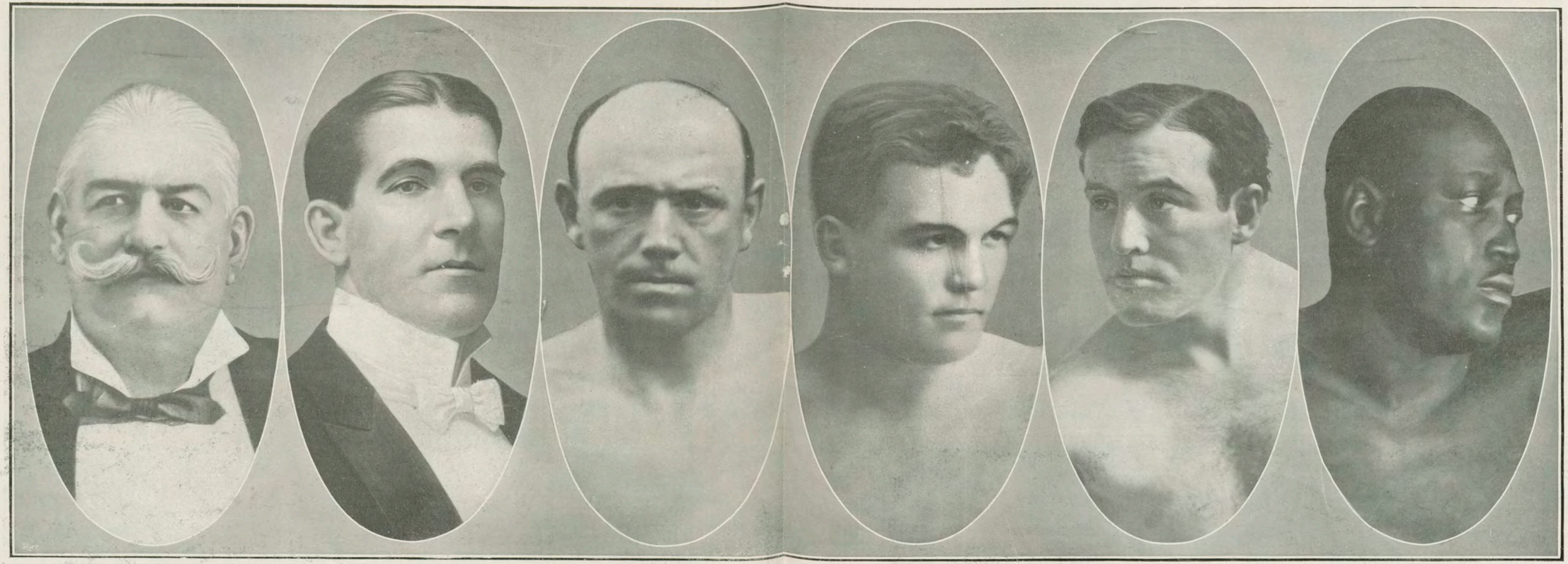
F.-A. Wheel.

(1) Voir le n° 472.

La Vie au Grand Air

LE CHAMPIONNAT DU MONDE DE BOXE

Par JACQUES MORTANE



John L. Sullivan
Champion du monde depuis 1889 où il battit Jake Kilrain, jusqu'en 1892.

James J. Corbett.
Champion du monde depuis 1892 jusqu'à 1897 où il fut battu par Fitzsimmons.

R. Fitzsimmons.
Champion du monde depuis 1897 jusqu'à 1899 où J. Jeffries le battit.

Jas J. Jeffries.
Champion du monde de 1899 à 1906 où il se retire du ring.

Tommy Burns.
Tommy Burns s'est dit champion du monde depuis 1907.

Jack Johnson.
Champion du monde depuis le 26 décembre 1908 où il battit Tommy Burns.

**Le 26 décembre, à Sydney, dans un combat dont l'enjeu était le titre de champion du monde, Tommy Burns, comme nous l'avions prévu, a été écrasé par Jack Johnson ✍ Il a reçu docilement la correction que lui infligeait le nègre ✍ Le Canadien est un homme de classe, mais non pas un champion du monde ✍ ✍ ✍

APRÈS LES SIX JOURS

Les Français qui ont pris part à la course de Madison sont rentrés à Paris ✍ Ils nous ont donné leurs impressions sur la fameuse épreuve ✍ ✍

Les coureurs qui sont allés disputer les Six Jours sont revenus parmi nous. Inutile de vous dire qu'ils ne tarissent pas d'éloges sur la façon dont ils ont été reçus et sur les ovations que le public américain leur a ménagées. Le Yankee aime d'ailleurs beaucoup le Français : il sait qu'il est courageux, tenace, énergique, et que lorsqu'il abandonne, c'est parce qu'il lui est impossible d'agir autrement.

Huit Européens, cette année, avaient été choisis : les vainqueurs de l'année dernière, l'Allemand Rutt et le Hollandais Stol, puis six Français : Léon Georget et Dupré, Brocco et Labrousse, Faber et Lafourcade.

Ces deux dernières équipes devaient assurer un train sévère, pour permettre aux hommes de tête de battre le record du monde, qui était toujours debout depuis 1899, année où Miller-Waller parcoururent 4.397 kil. 717 dans les 142 heures. C'était la première année où la course se disputait par équipes de deux coureurs se relayant. Depuis, aucun homme n'avait pu faire mieux.

Aussi, Pat Powers décida-t-il d'engager, en France, des hommes de grande valeur, au point de vue train et endurance. Petit-Breton s'étant retiré de la lutte, le manager américain se trouva fort embarrassé. Le héros des trois derniers Tours de France était, en effet, le coureur favori des Yankees, il faisait recette, on savait qu'avec lui la course ne serait jamais monotone. Grâce à ses puissants démarrages, il désagrégeait sans cesse le peloton et mettait de l'animation dans cette épreuve, qui en a si souvent besoin.

Pat Powers décida donc, pour le remplacer, d'engager deux équipes réputées : pour l'une, il choisit le recordman de l'heure derrière tandems, Brocco, et le fameux chasseur de primes, Labrousse ; pour l'autre, F. Faber, le second du Tour de France, et Lafourcade, qui a fait ses preuves dans les deux derniers Bols d'Or. Enfin, Dupré-Georget constituaient l'équipe reine, représentant la France, et devaient tenter de remporter la victoire.

Malheureusement, ils déjouèrent les pronostics. Dupré prit le départ souffrant d'une sérieuse grippe, qui ne fit qu'empirer avec le dur régime auquel était soumis le crack français. Il dut abandonner, le troisième jour, à son grand désespoir, et surtout à celui de ce pauvre Léon Georget, qui marchait à merveille. Ils étaient alors dans le peloton de tête et ne purent triompher de la guigne imbécile. Ils renoncèrent à la

Les vainqueurs de 1908.

Mac Farland (à gauche) et Moran (à droite), photographiés le sixième jour. Ils ont couvert 4.404 kilom. 868 dans les 142 heures, battant de 6 kilom. 231 le record de Miller-Waller.

Galwin se repose.

Pendant que son équipier, Willey, est en piste, Galwin se repose, ou plutôt, fait semblant de se reposer. Il en profite, en effet, pour manger, se faire masser et se peigner. L'équipe Galwin-Willey s'est classée sixième, à trois tours de Mac Farland-Moran.

lutte alors qu'ils possédaient une chance de tout premier ordre.

Nous avons voulu connaître les impressions des Six Jours. Il était intéressant de savoir ce que pensaient du voyage les hommes qui le faisaient pour la première fois.

Labrousse est enchanté. Lui qui est plus souvent à la peine qu'à l'honneur sur les pistes parisiennes, se déclare enthousiasmé de l'accueil qui lui a été fait par les Américains. Il était considéré, là-bas, comme un champion célèbre, et sa fatuité ne s'en est pas trop ressentie. Il faut bien avouer que les Yankees ont été plus justes que nous à son égard. Labrousse est un terrible agricheur, il a beaucoup de qualité, et je crois que si on le faisait courir derrière tandems, il accomplirait de très belles performances. C'est un homme dont on n'a pas suffisamment su employer les moyens. Pat Powers, qui s'y connaît en coureurs, l'a découvert et ne s'en est pas repenti. Labrousse n'a pas été longtemps en course, mais on peut dire que c'est en grande partie à sa science du train que les coureurs de tête ont pu battre les records. S'ils n'avaient pas pris dès le début l'avance qu'ils ont su garder, ils n'auraient pas réalisé le rêve le plus cher à Powers : l'hécatombe du record de Miller-Waller.

C'est à des hommes comme Labrousse, Brocco, Faber, Lafourcade, que tout l'honneur en revient, il ne faut pas l'oublier. Félicitons-les donc de leur glorieux exploit. Ils ont été les comparses indispensables. S'ils n'avaient point pris part à la course, ce ne sont point les Rutt, les Mac Farland, les Dupré qui se seraient amusés à perdre le meilleur de leur chance à l'arrivée en efforts terribles pour réduire à néant le record existant.

Brocco, lui aussi, se déclare ravi de son déplacement :

— Que voulez-vous ? nous dit-il, nous avons fait ce que nous avons pu. Nous étions tous deux des novices des Six Jours. Nous n'avions aucune expérience. Nous avons marché jusqu'à l'impossible, auquel nul n'est tenu. Et puis, nous n'étions pas engagés pour gagner, mais pour faire du train. Je crois que, sous ce rapport, nous n'avons point manqué à notre contrat. Labrousse et moi nous avons donné tout ce que nous avons pu, et je vous affirme que bien des concurrents ont poussé un soupir de satisfaction lorsqu'ils ont vu que nous lâchions. Dans les conditions où nous nous trouvions, non seulement nous ne pouvions prétendre à la victoire, mais encore il ne nous était pas possible d'espérer finir. Poussant jour et nuit, emballant sans cesse pour réveiller le peloton, nous donnant complètement l'un et l'autre, nous ne pouvions que tenir le rôle modeste d'entraîneurs. Pat Powers, qui est un directeur charmant, nous a félicités de notre travail, et j'espère qu'une autre fois nous pourrons jouer le grand rôle dans cette fameuse épreuve,

Dupré est désolé de la maladie qui l'a obligé d'abandonner :

— Je croyais pourtant bien que cette année, nous allions la décrocher, la timbale, inaccessible aux Français jusqu'ici. Léon Georget et moi étions dans une forme splendide, nous avions tout préparé pour le succès, et il a fallu qu'un malaise imbécile vînt faire écrouler, tout à coup, notre superbe château en Espagne. J'ai marché tant que je l'ai pu. C'était encore moins pour satisfaire à mon engagement que pour ne pas obliger mon pauvre équipier à être victime de ma guigne. Voilà le côté terrible de cette sorte d'épreuves : quelle que soit votre forme, vous êtes toujours à la merci de votre partenaire. Pauvre Georget ! Je lui adresse encore mes excuses.

Rutt et Stol sont, vous le pensez bien, désespérés d'avoir manqué de si peu la victoire. Rutt contre Mac Farland au sprint, l'Allemand était grandissime favori, mais l'Américain est un vieux finaud, et la ruse a eu raison de la qualité. La fameuse équipe européenne saura prendre sa revanche, mais c'est égal, manquer une victoire aussi sûre, quelle émotion !

En somme, les hommes qui firent la meilleure figure aux Six Jours furent Rutt, Stol, Georget et Brocco. Les deux premiers, plus heureux, surent profiter de toutes les circonstances et réussirent à ne jamais se laisser lâcher. Quant à Lafourcade et à Labrousse, nullement familiarisés avec ce genre de course, ils ont fait aussi bien qu'ils le pouvaient. Le bon géant Faber est décidément plutôt un homme de route que de piste. Il n'a ni l'aisance, ni la souplesse qu'il faut pour tourner pendant 142 heures sur une piste de 160 mètres.

La révélation de l'épreuve fut l'équipe américaine De Mara-Hill, amateurs qui débutaient dans le professionnalisme et qui terminèrent à deux longueurs des vainqueurs, après une course remarquable. De Mara va bientôt venir parmi nous. Il débutera au Vélodrome Buffalo en mars.

JACQUES BAUDIER.

De Mara.

De Mara, la révélation des Six Jours, ancien crack amateur, s'est classé troisième, à deux longueurs des vainqueurs.

Hill.

Hill, l'autre révélation des Six Jours, ancien champion amateur, faisait équipe avec de Mara.

Rutt et Stol.

L'équipe Rutt-Stol, qui était favorite, a succombé d'une longueur derrière Mac Farland-Moran.

PARIS STATION D'HIVER

Une promenade en skis dans le parc de Saint-Cloud.

Le ski n'est pas un sport fréquemment pratiqué dans la banlieue parisienne. Grâce, cependant, à l'abondante chute de neige et aux quelques jours de froid qui marquèrent la fin de 1908, quelques intrépides skieurs purent se livrer, aux portes même de Paris, à leur sport favori. Le parc de Saint-Cloud avec ses larges allées et ses pentes rapides, constituait un superbe terrain de sports d'hiver.

La contravention

Un garde du parc, peu habitué à ce genre de sport, dresse procès-verbal au peintre Frantz Namur, pour avoir marché sur les pelouses.

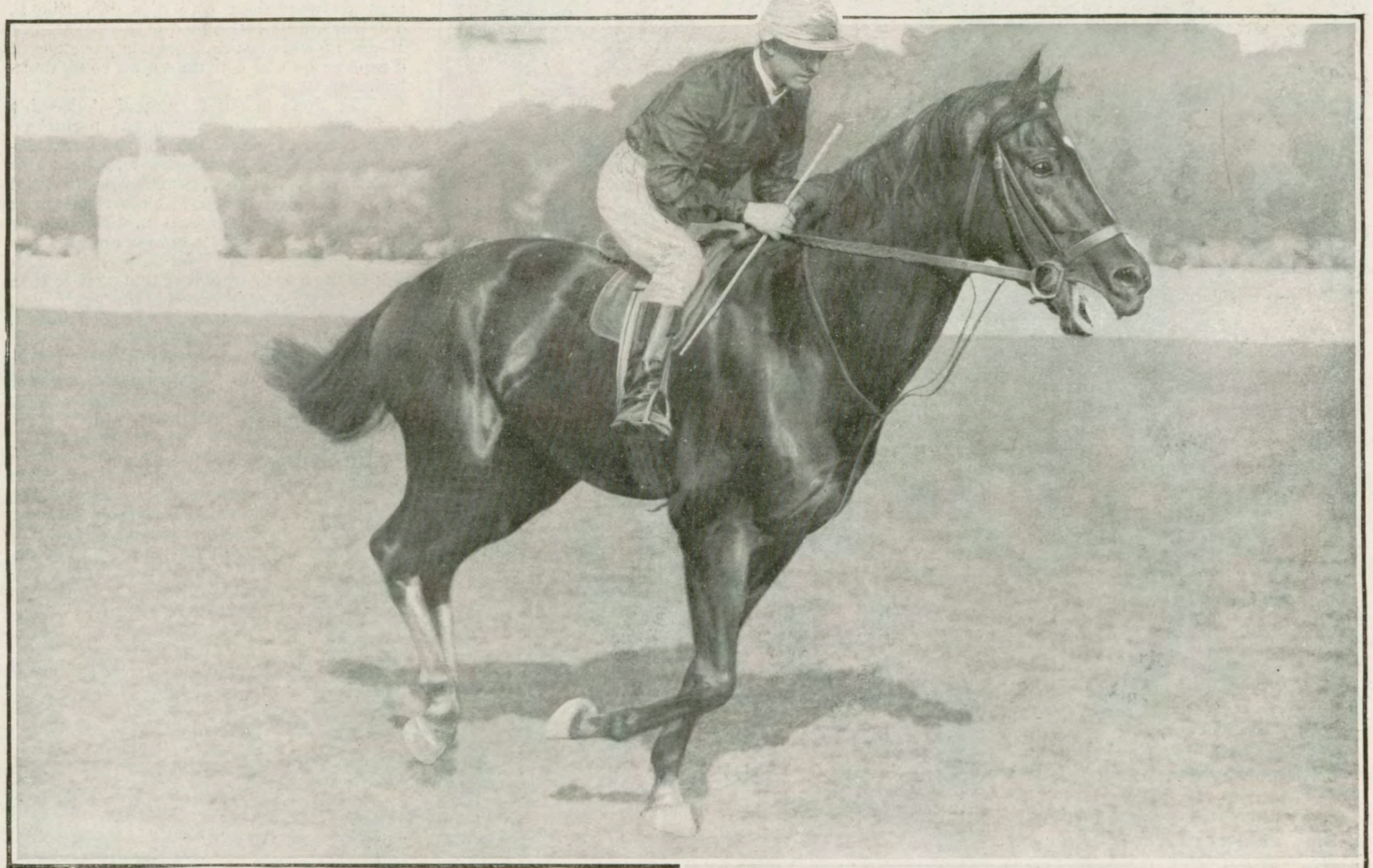
Un instant de repos.

Notre photographe lui-même, a chaussé ses skis, pour pouvoir suivre skieurs et skieuses sur les pentes de neige.

LES FUTURS CHAMPIONS DE TROIS ANS

Par RENÉ RIONDET

Il est permis de raisonner les performances des deux ans pour y chercher des indications sur les futurs trois ans ; il ne faut pas trop prendre au sérieux ces déductions, que l'événement vient souvent réduire à néant



Fils du Vent.

A M. Edmond Blanc, par Flying Fox et Airs and Graces, le propre frère de Jardy, a eu, comme son aîné, des débuts excessivement brillants. La suite fut moins heureuse. Le total de ses gains, qui atteignent 94.800 francs, le place en tête des vainqueurs de la jeune génération.

L'année dernière, à pareille époque, la situation semblait très nette : il suffisait de prendre le palmarès des vainqueurs pour se rendre compte que trois pouliches avaient fait preuve d'une supériorité incontestable sur leurs contemporains; et cette constatation se passait de commentaires. Cette année, il n'en est pas tout à fait de même ; car les indications fournies par le palmarès paraissent sujettes à réserves.

Golden Sky.

Au prince Murat, par Fourivre et Golden Lass, a été élevé au haras de Gargenville. Ses gains s'élèvent à 35.287 francs.

Negofol.

A M. W.-K. Vanderbilt, par Childwick et Nebrouze, provient de l'élevage du comte de Lastours, et a été payé 10.000 francs yearling. Il a gagné 36.000 francs en 1908.

Les trois premiers lauréats de 1908 offrent ce caractère commun d'appartenir à M. Edmond Blanc; or, chacun sait que, dans cette écurie, tous les deux ans sont remarquables, quelques trois ans sont excellents, quant aux quatre ans, on n'en voit presque jamais. Donc, dès le début de la campagne, Fils du Vent et Méhari ont affirmé une suprématie évidente, en remportant, dans un style impressionnant, le premier, le Grand Criterium d'Ostende et l'Omnium de Maisons-Laffitte; le second, une victoire à Saint-Cloud, et le Prix des Deux ans, à Deauville. Malheureusement, ces deux champions, que l'on se plaisait déjà à considérer comme des cracks, ont moins bien terminé la saison, échouant, le premier, dans le Grand Criterium et dans le Criterium international; le

Roi de l'Air.

A M. J. Prat, par Perth et Reine des Fleurs, provient de l'élevage de M. J. Jariel, et a été payé 51.000 francs yearling. Il a gagné dans un grand style sa seule course de l'année, le Prix de St-Firmin.

second, dans le Prix de la Rochette et dans le Prix de la Forêt; aussi, est-on amené à conclure que la précocité devait être la principale cause de leur succès éphémère.

Tout autre est le cas, d'Azalée, qui s'intercale, au point de vue des gains, entre ses deux compagnons d'écurie : cette pouliche a, d'ailleurs, de qui tenir; elle est issue d'une poulinière dont la carrière s'annonce comme devant être remarquable, puisque ses deux premiers produits ont été Médéah et Azalée. Les deux sœurs ont plus d'un point de ressemblance dans leur façon de se comporter en course: c'est la même ténacité, le même courage, avec, probablement plus de qualité du côté d'Azalée. Elle a, d'ailleurs, déjà fait plus que n'en avait fait Médéah à son âge; il ne semble pas excessif d'espérer qu'elle continuera au cours de sa troisième année.

Voilà donc le sujet, auquel l'ensemble des impressions de la campagne permet de décerner la palme; il faut, cependant, placer immédiatement à sa suite, une autre pouliche, Reyna, qui, sans avoir un total respectable de gains, s'est classée parmi les meilleures de sa génération. Elle a pour titres ses victoires impressionnantes du Prix de Villiers et du Prix Saint-Romain, et surtout sa course remarquable dans le Prix de la Forêt, contre Princess Margaret, qui, spécialiste du parcours et de la distance, avait tous les atouts pour elle.

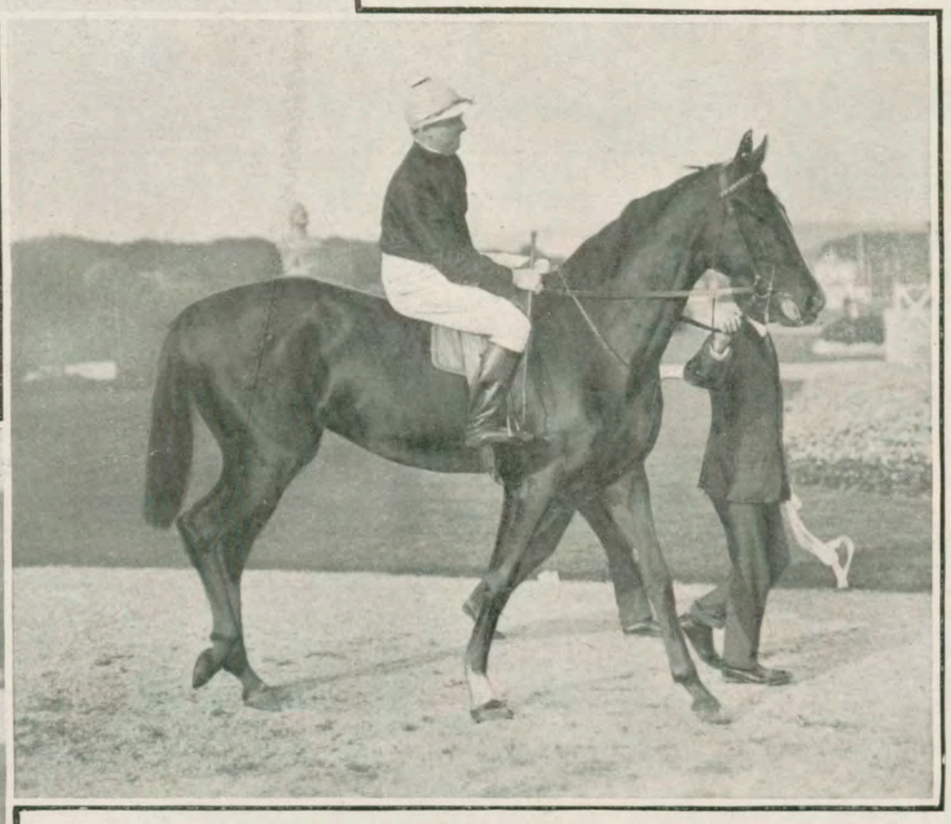
Parmi les poulains, Négofol, un représentant de M. W.-K. Vanderbilt, se place à peu près au même niveau que les deux pouliches déjà nommées; lui aussi, après avoir paru un peu surpris par les distances de 8 à 900 mètres, réservées aux débutants, a affirmé progressivement sa qualité, à mesure que la saison s'est avancée. Il compte, cependant, encadrant sa victoire du Prix de Seine-et-Oise, deux défaites; l'une, dans le Grand Criterium, où, désavantagé au départ et dans le parcours, il termina beaucoup plus fort que son vainqueur, Golden Sky; l'autre, dans le Prix Eclipse, où il ne put rendre six livres à Ossian, qui doit être, d'ailleurs, un excellent poulain.

A côté de ces quelques chefs de file, le palmarès comprend encore de bons vainqueurs; les uns ont à leur actif une course heureuse, tels que Roquelaure ou Docteur ; les autres semblent s'annoncer comme des spécialistes des courtes distances, tels que Alcazar, Prestissimo II et Sea Queen ; enfin, la plupart n'ont pas encore montré leur valeur exacte, et l'appréciation de leur avenir rentrerait plutôt dans les attributions de la diseuse de bonne aventure.

Il me semble qu'il serait prématuré de vouloir, contre la jeune génération, tirer argument des interversions de forme dont nous avons été les spectateurs ; il ne faut pas oublier que maintenant les deux ans débutent à la fin du mois de juin : autrefois, lorsque les concurrents sérieux ne faisaient leur première apparition qu'à partir de la campagne normande, on avait à peine le temps de leur dresser un piédestal. La situation est différente, car ils ont le temps, en 4 mois 1/2, de monter sur leur piédestal et aussi d'en descendre. René Riondet.

Azalée.

A M. Edmond Blanc, par Ajax et Lygie, s'est affirmée progressivement comme le meilleur des représentants de sa génération. Demi-sœur de Médéah, elle a remporté 78.100 francs d'argent public.



Prestissimo II.

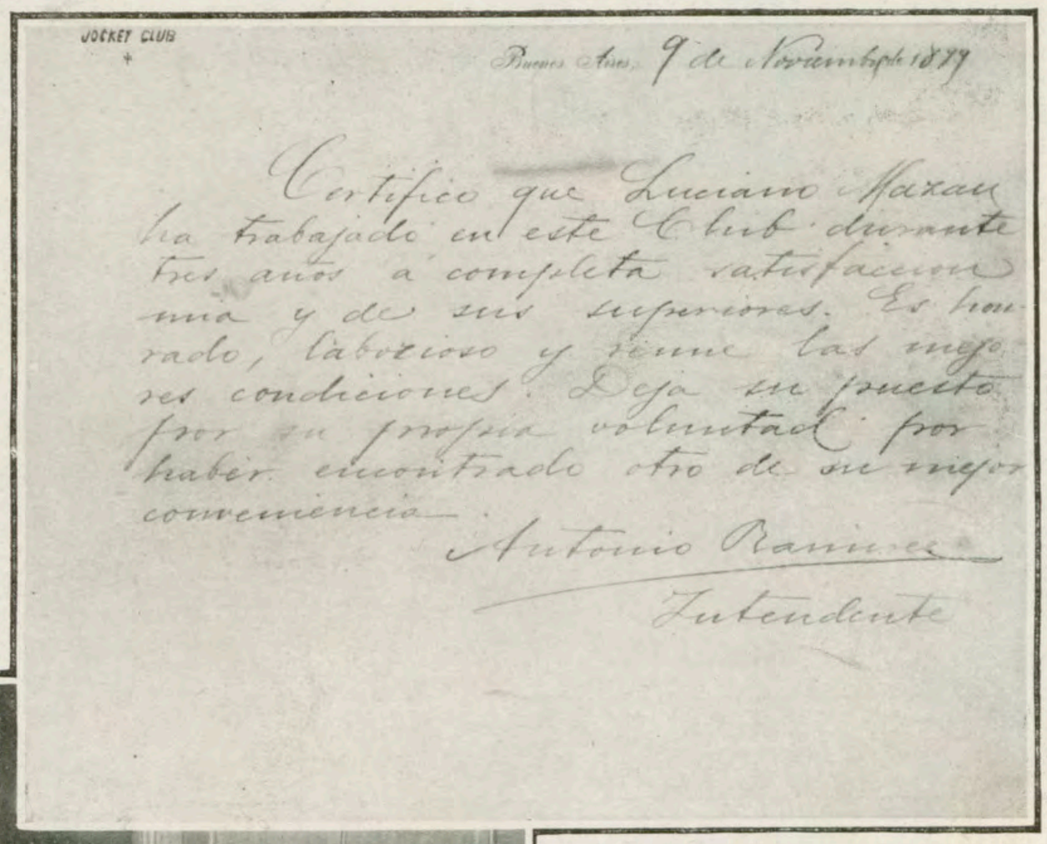
A M. W.-K, Vanderbilt, par Soberano et Pandore, a remporté 31.850 francs de prix, alors qu'il avait été acheté, yearling, par suite d'une confusion sur le catalogue de la vente, pour 725 francs.

SUR ROUTE ET SUR PISTE

Par LUCIEN PETIT-BRETON

Nous commençons aujourd'hui la publication de *Sur route et sur piste*, où le fameux champion Petit-Breton rappellera ses souvenirs. Il donnera de précieux renseignements et de compétents conseils sur les diverses façons de courir

Ce n'est pas sans une certaine émotion et sans quelque trouble que je commence ce long travail. Jusqu'ici je n'avais écrit que des articles où je donnais quelques conseils précis. Ma plus longue étude avait été mon carnet de route pendant le Tour de France. Il est vrai que, vu la fatigue et les efforts répétés, j'avais un certain mérite à supporter ce surcroît de besogne, je puis me rendre cette justice. Enfin, abordant pour la première fois une œuvre de longue haleine, j'espère que les lecteurs de la *Vie au Grand Air* voudront bien me conserver leur confiance et la sympathie qu'ils n'ont jamais cessé de me témoigner. Je m'excuse dès à présent de leur parler trop souvent de moi au cours des pages qui suivront. Ils voudront bien me pardonner, car je suivrai en cela le conseil du sage : « Connais-toi toi-même. » Vous ne sauriez donc m'en vouloir.


JOCKEY CLUB

Buenos Aires 9 de Noviembre 1899

Certifico que Luciano Mazan ha trabajado en este Club durante tres años á completa satisfaccion mia y de sus superiores. Es honrado, laborioso y reune las mejores condiciones. Deja su puesto por su propia voluntad por haber encontrado otro de su mejor conveniencia.

Antonio Ramirez

Intendente

Le certificat du Jockey-Club.

Certificat qui fut remis à Petit-Breton lorsqu'il quitta le Jockey-Club de Buenos-Ayres.

CHAPITRE Ier

DE PLESSÉ A BUENOS-AYRES. — MES ANNÉES DE JEUNESSE. — MES PREMIERS MÉTIERS. — COMMENT JE SUIS DEVENU CYCLISTE.

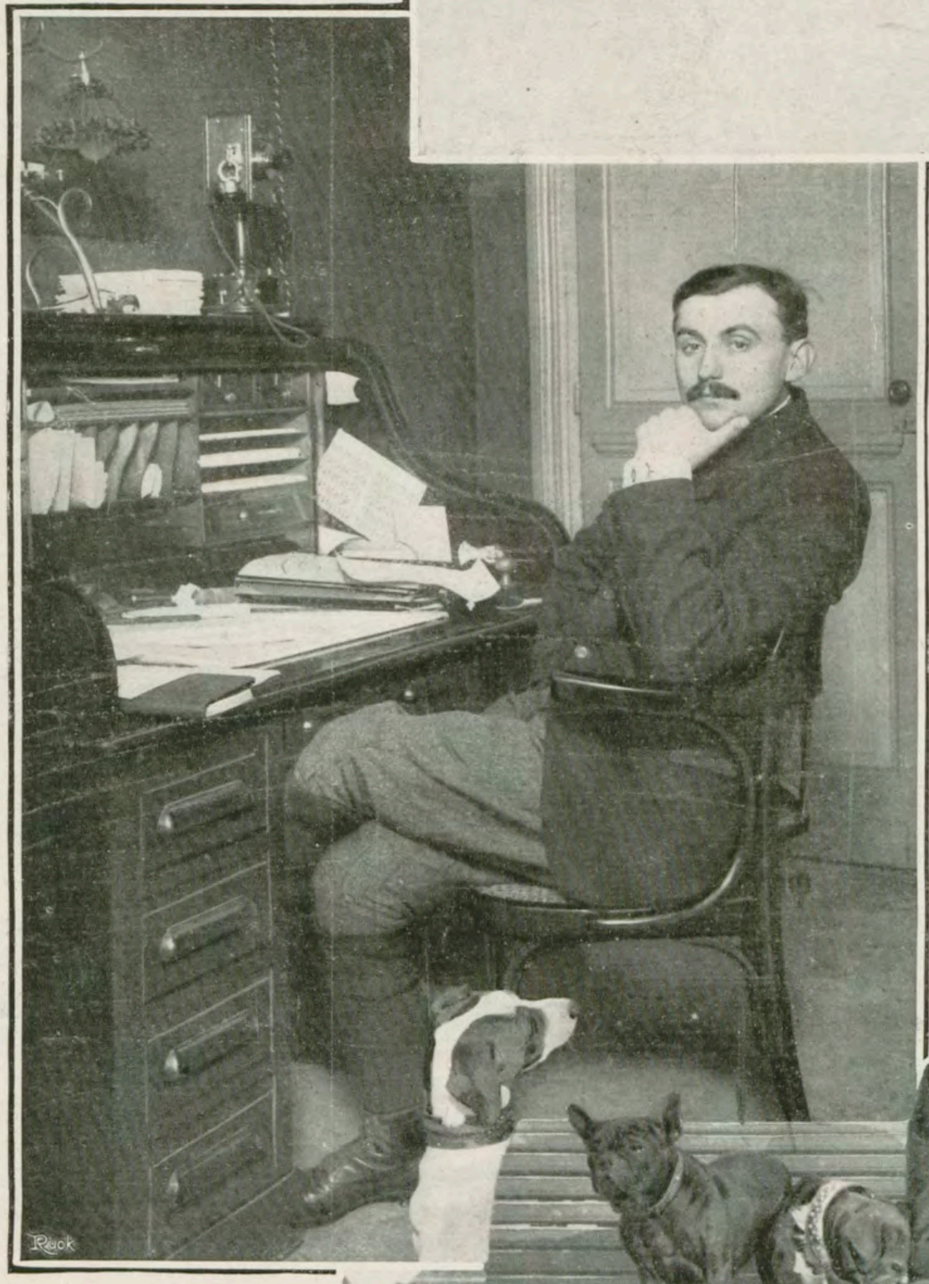
S'il ne s'en tient qu'aux récits des journaux, le sportsman doit me considérer comme un être mystérieux. Suis-je Français? Suis-je Argentin ? *That is the question :* que cette phrase ne vous fasse pas croire que je suis peut-être Anglais ! Je ne vous cacherai rien.

Je suis né le 18 octobre 1882 à Plessé (Loire-Inférieure), mais je partis à Buenos-Ayres en 1890. Mon père alla s'y établir horloger-bijoutier. J'avais donc huit ans lorsque je quittai la France et je n'y revins qu'en 1901. Ce long stage passé en dehors de ma patrie me valut le surnom d'Argentin. Cette nationalité étrangère faisait bien sur les affiches, les directeurs en abusèrent, les journalistes suivirent leur exemple.

En passant, je m'étonne de cette détestable habitude qu'ont prise les impresarii. Ils sont convaincus qu'ils augmentent de 50 % la valeur d'un homme en le faisant passer pour étranger. Cette étroitesse d'esprit remporte cependant un certain succès auprès de quelques personnes.

J'ai trois frères, dont deux sont coureurs : l'un a couru les Six Jours, l'autre, l'aîné, Paul Mazan, après avoir remporté certains succès comme amateur et être devenu champion de France, n'a pas craint de suivre mon exemple et de devenir professionnel. Quant à mon troisième frère, peut-être courra-t-il également, en attendant il grandit, il n'a en effet, que trois ans. Je suis le cadet de la famille.

Arrivé à Buenos-Ayres, j'étais en âge de gagner ma vie : j'avais huit ans. Il me fallait songer à l'avenir. Cependant, cela ne semblait pas très pressé. Je quittai pourtant ma famille de très bonne heure pour voler de mes propres ailes. Entre autres places, je devins chas-



Petit-Breton commerçant.

Le bureau de Petit-Breton dans son magasin de Périgueux.

seur du Jockey-Club de Buenos-Ayres. J'avais 14 ans et je fus vite l'homme de confiance de tous les propriétaires et de tous les éleveurs. Je jouais parfois... j'aurais mieux fait souvent de m'abstenir. Je connaissais tous les méandres du stud-book et n'ignorais aucun détail des pedigrees. On avait souvent recours à mes faibles lumières, et j'en concevais une légitime fierté. J'étais donc né au sport en commençant par l'hippisme.

En 1898, je fus initié au cyclisme. C'est au cours de cette année que j'appris à monter à bicyclette. Les récits d'épreuves, les anecdotes sur

A Périgueux.

Petit-Breton subit les supplices de l'interview.

Dans le home.

M. et Mme Lucien Petit-Breton dans leur salle à manger, à Périgueux, où il reçoivent nos envoyés spéciaux.

« les géants de la route et du ciment, dont les succès commençaient dans un triomphe pour se continuer dans le délire et se terminer dans une apothéose » me passionnaient. J'en rêvais la nuit. Un matin, je me réveillai avec la ferme volonté de devenir, moi aussi, un géant.

Depuis ce jour, je m'entraînai. Mais comme je travaillais toute la journée, il me fallait choisir des heures possibles. Je me levais à 4 h. 1/2 du matin, je partais sur la route (et quelles routes que celles d'Argentine !) et rentrais à 7 heures pour aller travailler. Parfois, je tombais de faiblesse tant j'étais fatigué.

Je me suis mis ainsi en forme et je courus pour la première fois le 14 juillet 1898, en l'honneur de la fête nationale, à la réunion donnée par la colonie française. Nous étions trois concurrents : un professionnel, Cervera, un amateur, Montigau, et moi qui étais encore un pur. Là-bas, il n'y avait pas de fédérations et les amateurs se rencontraient indifféremment avec les amateurs ou avec les professionnels. Dans cette épreuve, qui se courait sur cinq kilomètres, je finis second : Cervera, qui était champion de la République Argentine, triompha, Montigau et moi nous tombâmes. Je me relevai plus vite et terminai avant lui. Pour un début, ce n'était pas mauvais, mais ce n'était pas très brillant.

Oh ! cette piste, quelles nausées quand j'y repense. Un vélodrome qui était une place avec des virages à angle aigu. Il fallait être plus acrobate que coureur pour y réussir. Tel fut le théâtre de mes premiers exploits.

A la santé de la *Vie au Grand Air*.

L'abbé Chabot boit, en compagnie de Petit-Breton et de notre collaborateur Jacques Mortane, à la santé de Sur route et sur piste.

Le curé débitant.

L'abbé Chabot, le curé débitant de vins de Périgueux, sur le seuil de son magasin.

Mes vrais débuts remontent à décembre 1898, au moment de l'inauguration du vélodrome du Belvédère. Dans la même journée, je courus sur 25 kilomètres, le Championnat Argentin de fond. Je m'y signalai, assurèrent les journaux, par des qualités de train et d'endurance et par de puissants démarrages. Brr ! L'après-midi, je disputai sur 1 kilomètre une course dans laquelle je finis second de ma série, derrière Butté. En 1899, je gagne enfin le Championnat de fond amateurs de 25 kilomètres derrière tandems. Et je vous garantis que c'est sur les routes de Buenos-Ayres que j'ai acquis cette énergie qui ne m'a jamais abandonné dans ma carrière de routier.

LUCIEN PETIT-BRETON.

(*A suivre.*)

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.